1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Örtliche Grenzvereinbarung haben:

DB InfraGO AG
Region Ost
Netz Neustrelitz
Voigdehäger Weg 50
18439 Stralsund

und

PKP Polskie Linie Kolejowe SA
Zakład Linii Kolejowych
w Szczecinie
Korzeniowskiego 1
70-211 Szczecin

2 Örtliche Grenzvereinbarung; Auszug für EVU

siehe folgende Seiten

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

DB InfraGO

Ril 302.2201Z01

Miejscowe porozumienie graniczne

zawarte między
DB InfraGO AG
Region Ost
Betrieb Netz Neustrelitz
oraz
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
(PKP PLK S.A)
Zakład Linii Kolejowych
w Szczecinie
(zwanymi dalej stronami)
dla odcinka
eksploatowanego w ruchu
granicznym
Szczecin Główny – Löcknitz

Ważne od 10. 12.2023

Wyciąg dla przewoźników

Örtliche Grenzvereinbarung

zwischen der
DB InfraGO AG
Region Ost
Betrieb Netz Neustrelitz
und der
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.)
Zakład Linii Kolejowych Szczecin
(nachfolgend auch Vertragspartner genannt)
für die
Grenzbetriebsstrecke
Löcknitz – Szczecin Główny

Gültig ab 10.12.2023

Auszug für EVU

Aktualizacja nr 1
Obowiązuje od 14.12.2025

Aktualisierung Nr. 1 *
Gültig ab 14.12.2025 *

Fachautor: I.IBB 34; Marvin Christ; +49 1523 7561562
Örtlich zuständige Geschäftsführung: I.IB-O-N-NSZ-P; Frank-Uwe Mrowczynski; Tel.: +49 383 162 345

Strony porozumienia		Vertragspartner	
Jednostka prowadząca	**dla PKP PLK S.A. Geschäftsführende Stelle**	**für die PKP PLK S.A.**	
	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie ul. Korzeniowskiego 1 70-211 Szczecin		
Z-ca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych	Krzysztof Nieszporek	Stellv. Direktor Betrieb	*
E-Mail	krzysztof.nieszporek@plk-sa.pl	E-Mail	*
Telefon	+48 91 471 55 50	Telefon	
Jednostka kompetentna w zakresie infrastruktury	**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie ul. Korzeniowskiego 1 70-211 Szczecin**	**Für die Infrastruktur zuständige Stelle**	
Naczelnik Działu Eksploatacji i Infrastruktury Pasażerskiej	Dariusz Puchała	Leiter des Bereichs	
E-Mail	dariusz.puchala@plk-sa.pl	E-Mail	
Telefon	+48 91 471 14 43	Telefon	
pracownik odpowiedzialny za MPG	**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie ul. Korzeniowskiego 1 70-211 Szczecin**	**zuständige Stelle für die ÖGV**	
	Marcin Kubiak		
E-Mail	marcin.kubiak@plk-sa.pl	E-Mail	
Telefon	+48 91 471 15 70	Telefon	

Jednostka prowadząca	**dla DB InfraGO AG Geschäftsführende Stelle**	**für die DB InfraGO AG**	*
	DB InfraGO AG Region Ost Betrieb Netz Neustrelitz I.IB-O-N-NSZ Adolf-Friedrich-Str. 21 17235 Neustrelitz		*
Kierownik działu	Silvia Wießner	Leiter des Bereichs	*
E-Mail	silvia.wiessner@deutschebahn.com	E-Mail	
Telefon	+49 3981 49 1590	Telefon	
Jednostka kompetentna w zakresie infrastruktury	**DB InfraGO AG Region Ost Betrieb Netz Neustrelitz I.IB-O-N-NSZ-B 04 Adolf-Friedrich-Str. 21 17235 Neustrelitz**	**Für die Infrastruktur zuständige Stelle**	*
Kierownik działu	Justus Kreienbring	Bezirksleiter	*
E-Mail	justus.kreienbring@deutschebahn.com	E-Mail	*
Telefon	+49 3981 49 1631	Telefon	*
Miejsce opracowania	**DB InfraGO AG Region Ost Betrieb Netz Neustrelitz I.IB-O-N-NSZ-P Voigdehäger Weg 50 18439 Stralsund**	**örtlich zuständige Geschäftsführung**	*
Autor	Frank-Uwe Mrowczynski		
E-Mail	frank-uwe.mrowczynski@deutschebahn.com	E-Mail	
Telefon	+49 3831 62 345	Telefon	

Do użytku na stanowisku pracy

(...)

MPG Szczecin Główny - Löcknitz należy udostępnić w koniecznym zakresie:
- pracownikom KPI wykonującym zadania w obszarze prowadzenia ruchu kolejowego,
- pracownikom KPI sporządzającym regulamin techniczny, rozkłady jazdy, regulaminy tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów w czasie wykonywania robót,
- pracownikom uczestniczącym w planowaniu, realizacji lub nadzorze ruchu kolejowego i utrzymania.

- instruktorom ruchu kolejowego.

Anwender

(…)

Die ÖGV Löcknitz – Szczecin Główny ist:

- Mitarbeitern der EIU, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,
- Mitarbeitern, die örtliches Regelwerk, Fahrpläne oder Betra aufstellen,

- Mitarbeitern mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb und in der Instandhaltung und
- den Lehrkräften für den Bahnbetrieb zugänglich zu machen.

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

5.2	Stacje zmiany systemu i posterunki na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym	Systemwechselbahnhöfe und Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke	19	
5.2.1.	Stacja Löcknitz	Bahnhof Löcknitz	19	
5.2.2.	Przystanek Grambow	Haltepunkt Grambow	20	
5.2.3.	Stacja Stobno Szczecińskie	Bahnhof Stobno Szczecińskie	21	
5.2.4.	Stacja Szczecin Gumieńce	Bahnhof Szczecin Gumience	23	
5.2.5.	Stacja Szczecin Główny	Bahnhof Szczecin Główny	24	
	(...)	(...)		
6.	Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej	Angaben zum Netzzugang	27	
6.1	Stosowane przepisy i wytyczne - dokumenty	Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien – mitzuführende Unterlagen	27	*
6.2	Zasady akceptacji taboru kolejowego - Zasady wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności	Anforderungen an Fahrzeuge - Vorgaben der Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk	28	
6.3	Proces akceptacji pracowników przewoźnika - język stosowany w komunikacji pomiędzy pracownikami KPP i KPI	Anforderungen an das Personal des ZB oder des einbezogenen EVU -Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU	28	
6.3.1.	Język stosowany w komunikacji między pracownikami KPP i KPI	Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU	28	
6.3.2	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG	28	*
6.3.3	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die PKP PLK S.A.	30	
6.4.	Uregulowania dotyczące przydziału tras	Regelungen zur Trassenzuweisung.	30	*
7.	Uregulowania wynikające z instrukcji i przepisów ruchu oraz sygnalizacji, a także wytycznych i umów międzynarodowych	Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen	33	*
7.1	Przepisy ruchu	Betriebsvorschriften	33	
7.2.	Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania	Betriebliche Vorgaben zur Transition	43	
7.2.1	Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę pociągów	Transition der Zugsicherungssysteme	43	
7.2.2	Przełączanie radiołączności pociągowej	Transition der Zugfunksysteme	44	
	(...)	(...)		
8.6.	Urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej	Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion	44	
9.	Postanowienia końcowe	Schlussbestimmungen	45	
10	Załączniki	Anhänge	46	
10.1.1.	Dwujęzyczne Rozkazy 1-9 pl/d	Zweisprachige Befehle 1 – 9 d/pl 302.2000V01	47	*
10.1.2.	Dwujęzyczne Rozkazy 21 - 95 pl/d	Zweisprachige nationale Befehle 21 – 95 d/pl 302.2000V02	49	*
	Załącznik językowy do rozkazu 95.95 pl/d	Wortlautbeiblatt 302.2000V02	50	*
10.1.3.	Rozkazy PKP PLK S.A w ruchu granicznym	Befehle der PKP PLK S.A im Grenzverkehr		*
	(...)	(...)		

Wykaz skrótów		Abkürzungsverzeichnis		
Begriff polnisch	**Abkürzung polnisch**	**Begriff deutsch**	**Abkürzung deutsch**	
Dyżurny ruchu	dr	Fahrdienstleiter	Fdl	
Indywidualny rozkład jazdy	IRJ	Fahrplan für Gelegenheitsverkehr	-	
Zarządca infrastruktury	KPI	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	EIU	
Przewoźnik kolejowy	KPP	Eisenbahnverkehrsunternehmen	EVU	
Maszynista	masz.	Triebfahrzeugführer	Tf	
Miejscowe Porozumienia Graniczne	MPG	Örtliche Grenzvereinbarungen	ÖGV	
Przejazd kolejowo-drogowy	pk	Bahnübergang	BÜ	
Polski numer zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej	PNZ	Polnische Nummer der Zustimmung zur außergewöhnlichen Sendung im internationalen Verkehr	PNZ	
Niemiecki numer zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej	Bza	Deutsche Nummer der Zustimmung zur außergewöhnlichen Sendung im internationalen Verkehr (Betriebliche Zusatzanweisung)	Bza	
Pociąg	poc.	Zug	Z	
Posterunek zapowiadawczy	pzap.	Zugmeldestelle	Zmst	
Punktowe urządzenia oddziaływania na pociąg	PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung	PZB	
Samoczynne hamowanie pociągu	SHP	System der selbsttätigen Zugbremsung	SHP	
Rozjazd	R	Weiche	W	
Semafor drogowskazowy	Sdr.	Zwischensignal	Zsig	
Semafor wjazdowy	Swj.	Einfahrsignal	Esig	
Semafor wyjazdowy	Swy.	Ausfahrsignal	Asig	
Stacja		Bahnhof	Bf	
Stacja towarowa		Güterbahnhof	Gbf	
Sygnały zamknięcia torów	Z	Sperrsignal	Sperrsig	*
Sygnał zastępczy	Sz	Ersatzsignal	-	
Wagon	wag.	Wagen	Wg	
Wykaz Ostrzeżeń Stałych (WOS)	Dod. 2	Verzeichnis der ständigen Warnungen (WOS)	Dod. 2	
Plan Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia	BIOZ	Sicherungsplan	-	
Wykaz tymczasowych ograniczeń prędkości i innych szczegółów	La	Zusammenstellung der vorüber-gehenden Langsamfahrstellen und anderer Besonderheiten	La	
Wykolejnica	Wk	Gleissperre	Gs	
Regulamin sieci DB InfraGO AG	INB	Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG	INB	*
Sterowanie ruchem kolejowym	srk	Leit- und Sicherungstechnik	LST	
Przystanek osobowy publiczny	po	Haltepunkt	Hp	
Wytyczne	-	Richtlinie	Ril	
Pojazd trakcyjny	-	Triebfahrzeug	Tfz	
Wykaz maksymalnej przędkości DB InfraGO AG	-	Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten der DB InfraGO AG	VzG	*

Zmiany i uzupełnienia		Nachweis der Aktualisierungen		
Lp.	Dotyczy	Obowiązuje od	Poprawka wprowadzona dnia	przez
Lfd Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Berichtigung eingearbeitet am	durch
1	Neue Organisationsstruktur, Aktualisierung der Beschreibung der Infrastrukturanlagen, Umsetzung der europäischen Befehle nach der DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2023/1693 DER KOMMISSION vom 10. August 2023 Nowe struktury przy DB InfraGO, opis urządzeń infrastruktury, Wdrożenie europejskich rozkazów ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2023/1693 z dnia 10 sierpnia 2023 r.	14.12.2025		*

1. Zakres obowiązywania

1.1. Podstawa prawna

Niniejsze MPG Szczecin Główny - Löcknitz jest uzgadniane między stronami na podstawie:

- Umowy między Republiką Federalną Niemiec a Rzeczpospolitą Polską o współpracy w dziedzinie komunikacji kolejowej przez polsko-niemiecką granicę państwową, z dnia 14 listopada 2012r;

- Umowy pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a DB Netz AG o współpracy zarządców infrastruktury kolejowej (umowa o powiązaniu infrastruktury – IVV) z dnia 22.września 2022r..

1.2. Postanowienia ogólne

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

Uwzględniając powyższe, w MPG dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Szczecin Główny - Löcknitz dopuszcza się odstępstwa oraz uzupełnienia.

Dodatkowo, KPI określają w MPG Szczecin Główny - Löcknitz organizację prac dla przygotowania i prowadzenia ruchu kolejowego na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym.
(...)

MPG Szczecin Główny - Löcknitz ustala zasady prowadzenia ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym tak, by jazdy pociągów z jednego obszaru prowadzenia ruchu w drugi odbywały się w sposób bezpieczny i bez zakłóceń.

Obszar obowiązywania

Niniejsze MPG Szczecin Główny - Löcknitz obowiązuje dla kolejowego ruchu granicznego między DB InfraGO AG a PKP PLK S.A. na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Szczecin Główny - Löcknitz oraz na stacjach zmiany systemu wymienionych w punkcie 1.3.1 niniejszego porozumienia.

1. Geltungsbereich

1.1. Rechtsgrundlage

Die vorliegende ÖGV Löcknitz-Szczecin Główny wird zwischen den oben aufgeführten Vertragspartnern auf Grundlage des:

- Abkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über die Zusammenarbeit im Bereich des Eisenbahnverkehrs über die deutsch-polnische Staatsgrenze, vom 14.11.2012;

- Vertrages zwischen DB Netz AG und PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. über die Zusammenarbeit der Eisenbahninfrastrukturbetreiber (Infrastrukturverknüpfungsvertrag – IVV) vom 22.09.2022,

abgeschlossen.

1.2. Allgemeine Bestimmungen

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

Darauf aufbauend kann die ÖGV für die Grenzbetriebsstrecke Löcknitz-Szczecin Główny Abweichungen und Ergänzungen zulassen.

Außerdem vereinbaren die EIU in der ÖGV Löcknitz-Szczecin Główny die Abläufe zur Vorbereitung und Durchführung des Eisenbahnbetriebes auf der Grenzbetriebsstrecke.
(…)

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

Geltungsbereich

Diese ÖGV Löcknitz-Szczecin Główny gilt für den Eisenbahngrenzverkehr zwischen der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. über die Grenzbetriebsstrecke Löcknitz-Szczecin Główny und auf den unter Punkt 1.3.1. genannten Systemwechselbahnhöfen. *

(...)

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

1.3. Określenie pojęć

W niniejszych MPG, użyto określeń o następującym znaczeniu:

1.3.1. Stacja zmiany systemu

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

Po stronie niemieckiej stacją zmiany systemu dla ruchu pasażerskiego i towarowego jest stacja Löcknitz. Po stronie polskiej stacją zmiany systemu dla ruchu pasażerskiego jest stacja Szczecin Główny, a dla ruchu towarowego - stacja Szczecin Gumieńce.

1.3.2. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym

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

Odcinkiem eksploatowanym w ruchu granicznym dla ruchu pasażerskiego jest odcinek Szczecin Główny - Löcknitz i odwrotnie, a dla ruchu towarowego jest odcinek Szczecin Gumieńce - Löcknitz.
Granica państwa znajduje się w km 13,194.

1.3.3. Granica prowadzenia ruchu

Ustalona granica, do której obowiązują przepisy eksploatacji danego zarządcy infrastruktury kolejowej. Przejście od przepisów eksploatacyjnych jednego KPI do przepisów eksploatacyjnych drugiego KPI, są uregulowane w MPG.
Granicą prowadzenia ruchu jest Granica Państwa km 13,194 (PKP PLK S.A./DB InfraGO AG).

(...)

(…)

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

1.3. Begriffsbestimmungen

In dieser ÖGV werden Begriffe mit folgender Bedeutung verwendet:

1.3.1. Systemwechselbahnhöfe

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

Auf deutscher Seite ist der Bahnhof Löcknitz und auf polnischer Seite sind die Bahnhöfe Szczecin Gumieńce für den Güterverkehr und Szczecin Główny für den Reiseverkehr Systemwechselbahnhöfe.

1.3.2. Grenzbetriebsstrecke

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

Die Grenzbetriebsstrecke ist für Reisezüge der Streckenabschnitt Löcknitz – Szczecin Główny und umgekehrt, und für Güterzüge der Streckenabschnitt Löcknitz – Szczecin Gumieńce und umgekehrt.
Die Staatsgrenze befindet sich im km 13,194.

1.3.3. Grenze der Betriebsführung

Die „Grenze der Betriebsführung" ist die festgelegte Grenze, bis zu der das betriebliche Regelwerk des jeweiligen EIU gilt. Die Überleitung aus dem betrieblichen Regelwerk des einen EIU zu dem des anderen EIU vereinbaren die EIU in der ÖGV.
Grenze der Betriebsführung auf der Grenzbetriebsstrecke Löcknitz - Szczecin Główny ist die Staatsgrenze im km 13,194 (DB InfraGO AG/PKP PLK S.A.). *
(…)

*

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

1.3.8. Zarządca infrastruktury (KPI)

Podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową.

1.3.9. Przewoźnik kolejowy (KPP) - „przedsiębiorstwo kolejowe”
Przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną.

1.3.10. Aplikant
Przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego.
Do Aplikantów stosuje się odpowiednio postanowienia dotyczące przewoźników kolejowych.

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

1.3.8. Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)
sind öffentliche Einrichtungen oder privat-rechtlich organisierte Unternehmen, die eine Eisenbahninfrastruktur betreiben.

1.3.9. Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) - Eisenbahnunternehmen
sind öffentliche Einrichtungen oder privat-rechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen.

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

Zugangsberechtigte werden in der vorliegenden ÖGV unter EVU subsumiert.

2. Postanowienia dotyczące współpracy pomiędzy KPI

(...)

2.4.3. Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej

(...)

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

2.4.4. Współpraca pomiędzy stanowiskami dyspozytorskimi

Kierującymi ruchem kolejowym na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Szczecin Główny - Löcknitz są:
- ze strony DB InfraGO AG
Centrala Ruchu Berlin, Region Ost.
- ze strony PKP PLK S.A.
Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym – Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Szczecinie.

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

(...)

2. Vereinbarungen zur Zusammenarbeit der EIU

(…)

2.4.3. Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den Infrastrukturbetreibern

(…)

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

2.4.4. Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen

Betriebsleitstellen zur Steuerung des Bahnbetriebes über die Grenzbetriebsstrecke Löcknitz– Szczecin Główny sind seitens der
- DB InfraGO AG
die Betriebszentrale Berlin der Region Ost *
- der PKP PLK S.A.
die Betriebsleitung (Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym) in Warschau, Außenstelle in Szczecin.

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

(…)

3. Dane dotyczące parametrów infrastruktury, rozkłady jazdy pociągów

(...)

3.2. Rozkład jazdy

(...)

3.2.2. Sieciowy (roczny) rozkład jazdy pociągów

(...)

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

3.2.3. Indywidualny rozkład jazdy pociągów

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

(...)

3. Infrastrukturdaten, Fahrpläne

(…)

3.2. Fahrpläne

(…)

3.2.2. Netzfahrplan *

(…)

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

3.2.3. Gelegenheitsverkehr

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

(…) *

3.3. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych

3.3.1. Ogólne postanowienia eksploatacyjne

1. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych odbywa się na podstawie karty UIC IRS 50502 oraz regulacji krajowych.

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

Przewoźnik spełniający wymogi udostępnienia mu infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. określone w Regulaminie sieci PKP PLK S.A. składa wniosek o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej zgodnie z Regulaminem sieci PKP PLK S.A.

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

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

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

(...)

5. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych może być prowadzony tylko w uzgodnionych pociągach w uzgodnione dni. Jeśli przewóz przesyłki nadzwyczajnej, która była przewidziana jako przewóz jednorazowy, nie nastąpił w uzgodnionym rozkładzie jazdy pociągu, należy złożyć wniosek o nowy rozkład jazdy pociągu.
6. W przypadku komisyjnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej przed przyjęciem na obszar infrastruktury PKP PLK S.A. przewoźnik przyjmujący przesyłkę nadzwyczajną przekazuje protokół ze sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej do właściwej Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. celem wydania zarządzenia przewozu.

3.3. Außergewöhnliche Sendungen

3.3.1. Allgemeine betriebliche Bestimmungen *

1. Der Transport erfolgt auf der Grundlage der IRS 50502 der UIC, sowie der nationalen Gesetze und Richtlinien.

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

Ein EVU, welches die Zugangsbedingungen zum Schienennetz der PKP PLK S.A. -festgelegt in den NBN – erfüllt, stellt einen Zustimmungsantrag für eine außergewöhnliche Sendung - gemäß den Anforderungen der „Regulamin sieci" der PKP PLK S.A.

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

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

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

5. Der Transport darf nur mit den im Netzfahrplan und Gelegenheitsverkehr festgelegten Zügen und an den vereinbarten Tagen erfolgen. Hat ein Transport, der für die Einzelbeförderung vorgesehen war, den vereinbarten Zug nicht erreicht, ist die Beförderung neu zu vereinbaren.
6. Wenn eine Prüfung der außergewöhnlichen Sendung durch eine Kommission vor der Übernahme in den Bereich der Infrastruktur der PKP PLK S.A. erfolgen soll, ist das Protokoll der Übernahme durch das übernehmende EVU an die zuständige Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A. mit dem Ziel der Erteilung der Beförderungsanweisung zu senden.

(...)

3.3.2. Miejscowe postanowienia eksploatacyjne

Postanowienia dla relacji Szczecin Gumieńce - Löcknitz

Po otrzymaniu informacji ze strony polskiej o znajdowaniu się przesyłki nadzwyczajnej w pociagu - dyżurny ruchu stacji Torgelow sprawdza warunki przewozu dla odcinka DB InfraGO Granica Państwa - Löcknitz, i może udzielić zgodę dyżurnemu ruchu stacji Stobno Szczecińskie na wyprawienie pociągu.

Jeżeli zgodnie z warunkami przewozu:

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

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

Postanowienia dla relacji Löcknitz - Szczecin Gumieńce

Tryb przekazywania przesyłek nadzwyczajnych na stacji Löcknitz

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

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

2. Jeżeli wymagane jest Komisyjne sprawdzenie przesyłki, przyjęcie przesyłki nadzwyczajnej z zagranicy i dopuszczenie jej do przewozu po liniach zarządzanych przez PKP PLK S.A. odbywa się po przedstawieniu przez przewoźnika po stronie polskiej protokołu komisyjnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej, który powinien zostać przesłany do stanowiska ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyture Zarządzania Ruchem Kolejowym w Szczecinie, co najmniej 1 godzinę przed planowaną godziną zgłoszenia gotowości do odjazdu pociągu na stacji Löcknitz.

(…)

3.3.2. Örtliche betriebliche Bestimmungen

Bestimmungen für die Relation Szczecin Gumieńce - Löcknitz

Nach Erhalt der Information über das Vorhandensein von außergewöhnlichen Sendungen in angebotenen Zügen, prüft der Fdl Torgelow die für den Abschnitt der DB InfraGO - Staatsgrenze – Löcknitz geltenden Beförderungsbedingungen, und kann dem Fdl Stobno Szczecińskie die Zustimmung zum Anbieten des Zuges erteilen. *

Wenn laut Beförderungsbedingungen:

- der Transport außergewöhnlicher Sendungen mit verminderter Geschwindigkeit erfolgen soll, informiert der Fahrdienstleiter des Bahnhofs Szczecin Gumieńce den Triebfahrzeugführer des Zuges mit Befehl; *

- eine Begleitung der außergewöhnlichen Sendung auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG vorgesehen ist, hat sich der Begleiter für den Abschnitt der DB InfraGO AG beim Fahrdienstleiter des Bahnhofs Szczecin Gumieńce „Gm“ zu melden. * *

Bestimmungen für die Relation Löcknitz - Szczecin Gumieńce

Art und Weise der Übergabe außergewöhnlicher Sendungen auf dem Bahnhof Löcknitz

1. Im Falle einer außergewöhnlichen Sendung, die aus dem Ausland an einem Bahnhof in Polen oder im Transit in ein anderes Land übernommen werden soll, beantragt das in Polen auftretende EVU die Zustimmung zur Beförderung außergewöhnlicher Sendungen beim Samodzielnego Wieloosobowego Stanowiska ds. Przewozów Nadzwyczajnych – der selbstständige Multifunktionsstelle für außergewöhnliche Sendungen im Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym.
Für die Vereinbarung der Beförderung einer außerordentlichen Sendung im internationalen Verkehr, ist das Eisenbahnunternehmen auf polnischer Seite zuständig, dass die Beförderung dieser Sendung ab der Überquerung der Staatsgrenze durchführt. *

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

Przewoźnik zamawiający trasę w DB InfraGO AG powinien uwzględnić powyższe w planowaniu czasu postoju na stacji Löcknitz.
Przyjęcie przesyłki nadzwyczajnej do przewozu odbywa się komisyjnie przez przewoźnika kolejowego po stronie polskiej i nadawcę. Przewodniczącym komisji jest uprawniony pracownik przewoźnika po stronie polskiej. Komisyjne sprawdzenie przesyłki i przyjęcie jej do przewozu musi się odbyć w taki sposób, aby przewóz tej przesyłki nie powodował zagrożenia ruchu kolejowego.

W przypadku stwierdzenia uchybień należy sporządzić protokół. Nieprawidłowości powinny być usunięte przez przewoźnika kolejowego. W razie braku możliwości usunięcia nieprawidłowości wskazanych w protokole, przewoźnik zatrzymuje przesyłkę i powiadamia pisemnie, z podaniem przyczyn, stanowisko ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze właściwej dla stacji granicznej i stacji nadania, Samodzielne Wieloosobowe Stanowisko ds. przewozów nadzwyczajnych.
3. Przyjmowanie przesyłek nadzwyczajnych poprzedzane jest sporządzeniem protokołu komisyjnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej, który należy przekazać do stanowiska ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyture Zarządzania Ruchem Kolejowym w Szczecinie.

Zarządzenie przewozu

4. Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej wydaje stanowisko ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym w Szczecinie, po otrzymaniu zgłoszenia w formie protokołu od przewoźnika po stronie polskiej o dopuszczeniu przesyłki do przewozu.
5. Zarządzenie przewozu przesyłki nadzwyczajnej może zostać wydane jednocześnie ze zgodą na przewóz przesyłki nadzwyczajnej.

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

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

Das bei der DB InfraGO AG trassenbestellende EVU hat die oben genannten Abläufe in den Planungen für den Aufenthalt auf dem Bahnhof Löcknitz zu berücksichtigen.
Die durch eine Kommission durchzuführende Annahme einer außergewöhnlichen Sendung zur Beförderung erfolgt durch das in Polen auftretende EVU und dem Absender. Der Vorsitzende der Kommission ist ein berechtigter Mitarbeiter des in Polen auftretenden EVU. Die Sendung muss von der Kommission geprüft und so zur Beförderung zugelassen werden, dass ihre Beförderung den Eisenbahnverkehr nicht gefährdet.
Werden Mängel festgestellt, so ist ein Protokoll zu erstellen. Unregelmäßigkeiten, sind vom Eisenbahnverkehrsunternehmen zu beheben. Ist es nicht möglich, die im Protokoll festgestellten Unregelmäßigkeiten zu beheben, so hält das EVU die Sendung zurück und teilt dies unter Angabe der Gründe der polnischen BZ schriftlich mit.

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

Beförderungsanordnung

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

5. Die Beförderungsanordnung für außergewöhnliche Sendungen kann auch gleichzeitig mit der Zustimmung für außergewöhnliche Sendungen erteilt werden.
6. Die Beförderungsanordnung wird schriftlich an das auf polnischer Seite auftretende EVU erteilt und den betroffenen Mitarbeiter der DB InfraGO AG bekanntgegeben. *
7. Wenn festgestellt wird, dass eine außergewöhnliche Sendung ohne die entsprechende Zustimmung der PKP PLK S.A. vom Bf. Löcknitz in Richtung Staatsgrenze befördert werden soll, ist die Sendung auf dem Bahnhof Löcknitz zurückzuhalten.

Przewóz przesyłki nadzwyczajnej

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

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

Jeżeli zgodnie z warunkami przewozu:

- przewóz przesyłki nadzwyczajnej ma odbywać się ze zmniejszoną prędkością, dyżurny ruchu stacji Torgelow (Löcknitz) informuje maszynistę pociągu rozkazem 5.
- przewidziane jest konwojowanie przesyłki nadzwyczajnej na infrastrukturze PKP PLK S.A.,

konwojent na odcinku PKP PLK S.A. zgłasza gotowość do konwojowania dyżurnemu ruchu Torgelow (Löcknitz). Dyżurni ruchu DB InfraGO AG informują o tym załącznikiem językowym do polecenia 95.95 przyczyna nr W2.

(...)

Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung

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

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

Wenn laut Beförderungsbedingungen:

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

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

(...)

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

5.1. Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

(...)

5.1.2. Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym

(1) Istniejące tory szlakowe z wymaganymi szczegółami są wymienione w poniższym zestawieniu.

von	nach	eingleisige bzw. zweigleisige Hauptstrecke	Zs 6 bzw. W 24	Bremsweg	elektrifiziert
Od	**Do**	**Rodzaj szlaku**	**W24 lub Zs 6**	**Droga hamowania**	**Zelektryfikowany**
Löcknitz	Stobno Szczecińskie	eingleisig / Jednotorowy	–	700/700	Nein / nie
Szczecin Gumieńce	Stobno Szczecińskie	zweigleisig*) dwutorowy	Nein / nie	700/700	Nein / nie
Stobno Szczecińskie	Szczecin Gumieńce		Ja / tak	700/700	Nein / nie
Szczecin Gumieńce	Szczecin Główny	eingleisig / Jednotorowy	–	700/700	3 kV

*) Tor nr 2 linii kolejowej 408 pomiędzy Szczecin Gumieńce a Stobno Szczecińskie - jest stale zamknięty.

(2) Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym wyposażony jest w półsamoczynną blokadę liniową dwukierunkową.

(3) Pochylenie miarodajne na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym wynosi:

Löcknitz – Granica Państwa	
	7,0 ‰
Granica Państwa- Löcknitz	
	7,1 ‰
Granica Państwa- Stobno Szczecińskie	
	6,6 ‰
Stobno Szczecińskie -- Granica Państwa	
	6,4 ‰
Stobno Szczecińskie - Szczecin Gumieńce	
	4,9 ‰
Szczecin Gumieńce - Stobno Szczecińskie	

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

5.1. Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke

(...)

5.1.2. Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Grenzbetriebsstrecke

(1) Die vorhandenen Streckengleise mit den erforderlichen Zusatzangaben sind in der nach-folgenden Übersicht aufgeführt.

*) Auf dem zweigleisigen Streckenabschnitt Szczecin Gumieńce – Stobno Szczecińskie ist das Gleis 2 (Streckengleis Stobno Szczecińskie – Szczecin Gumieńce) ständig gesperrt.

(2) Die Strecken sind mit einem Streckenblock für eingleisige Strecken mit Erlaubniswechsel ausgerüstet.

(3) Die maßgebende Neigung beträgt auf der Grenzbetriebsstrecke:

Löcknitz – Granica Państwa	Löcknitz – Staatsgrenze
	7,0 ‰
Granica Państwa- Löcknitz	Staatsgrenze – Löcknitz
	7,1 ‰
Granica Państwa- Stobno Szczecińskie	Staatsgrenze - Stobno–Szczecińskie
	6,6 ‰
Stobno Szczecińskie -- Granica Państwa	Stobno–Szczecińskie – Staatsgrenze
	6,4 ‰
Stobno Szczecińskie - Szczecin Gumieńce	Stobno Szczecinskie - Szczecin Gumieńce
	4,9 ‰
Szczecin Gumieńce - Stobno Szczecińskie	Szczecin Gumieńce - Stobno Szczecinskie

0,0 ‰	
Szczecin Gumieńce – Szczecin Główny	Szczecin Gumieńce - Szczecin Główny
4,4 ‰	
Szczecin Główny - Szczecin Gumieńce	Szczecin Główny - Szczecin Gumieńce
4,4 ‰	

(4) Dopuszczalna prędkość (w obu kierunkach) dla odcinka DB InfraGO AG, ujęta jest w wykazie maksymalnej prędkości DB InfraGO AG - VzG. Dopuszczalna prędkość (w obu kierunkach) dla odcinka PKP PLK S.A. podana jest w wykazie maksymalnych prędkości w Regulaminie Sieci, dostępnym na stronie internetowej Spółki PKP PLK S. A. https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/ na dany rozkład jazdy pociągów dla linii 408, ujętymi w załączniku 2.1.	(4) Zulässige Streckengeschwindigkeit (Richtung und Gegenrichtung) für die Streckenabschnitte der DB InfraGO AG sind im Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten der DB InfraGO AG - VzG vorgegeben. Die zulässige Streckengeschwindigkeit (Richtung und Gegenrichtung) für den Streckenabschnitt der PKP PLK S.A, sind in dem Verzeichnis der maximal zulässigen Geschwindigkeiten im „Regulamin Sieci" auf der Internet-Seite der PKP PLK S.A. https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/ in dem Anhang 2.1 für die Strecke 408 angegeben.	* * *
(5) Na odcinku granicznym obowiązuje skrajnia G2 (UIC).	(5) Auf der der Grenzbetriebsstrecke gilt die Fahrzeugumgrenzungslinie G2 (UIC).	
(6) Po polskiej stronie obowiązuje radiołączność pociągowa analogowa kanał R6, a po stronie niemieckiej radiołączność pociągowa GSM-R.	(6) Auf polnische Seite ist analoger Zugfunk des Kanals R 6 und auf deutscher Seite GSM-R als Zugfunk vorhanden.	*
(7) Urządzenia oddziaływania na pociąg DB InfraGO AG i PKP PLK S.A. eksploatowane są w rożnych systemach. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym wyposażony jest po stronie niemieckiej w urządzenia punktowego oddziaływania na pociąg (PZB 90). Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym po stronie polskiej wyposażony jest w polski system SHP. Przejazdy kolejowo - drogowe odcinku granicznego PKP PLK S.A. nie są wyposażone w system SHP poza przejazdem kolejowo - drogowym w km 9,880.	(7) Die Zugbeeinflussungsanlagen werden bei der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. mit unterschiedlichen Systemen betrieben. Die Grenzbetriebsstrecke ist auf deutscher Seite mit Punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB), Bauart PZB 90 ausgerüstet. Die Grenzbetriebsstrecke ist auf polnischer Seite mit dem polnischen Zugbeeinflussungssystem SHP ausgerüstet. Die Bahnübergänge auf dem Abschnitt der PKP PLK S.A. sind bis Szczecin Gumieńce nicht mit Zugbeeinflussungsanlagen (SHP) ausgerüstet, außer der Bahnübergang in km 9,880.	* *
(8) Dla pociągów przekraczających granicę obowiązuje klasa linii C3 (nacisk osi na tor: 196 kN, nacisk liniowy na 1 metr bieżący toru: 71 kN)	(8) Für grenzüberschreitende Zugfahrten gilt die Streckenklasse C3 (20 t Radsatzlast, 7,2 t/m Meterlast).	*

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

(9) Auf der Grenzbetriebsstrecke sind folgende Bahnübergänge vorhanden:

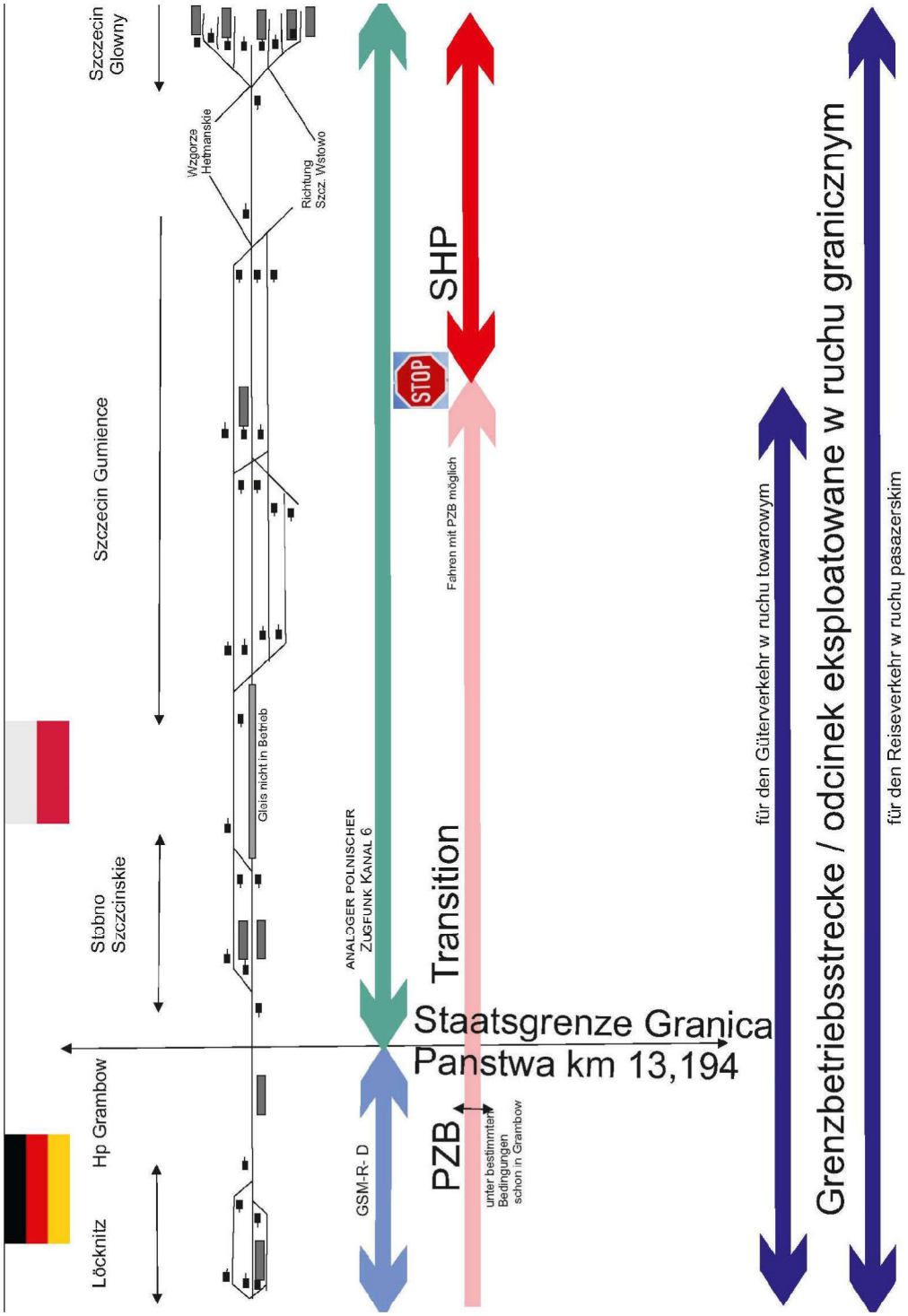
Löcknitz – Staatsgrenze – Szczecin / Szczecin – Granica Państwa – Löcknitz		
Lage [km] Położenie	**Art der Sicherung Rodzaj zabezpieczenia**	**Bemerkungen Uwagi**
24,280	Halbschranke (BUES 2000) sygnalizacja świetlna i półrogatki	Bedienung vom Fdl/ Obsługa przez Dyżurnego ruchu Torgelow (Löcknitz)
23,772	Halbschranke (EBÜT 80) sygnalizacja świetlna i półrogatki	in Richtung PL - Bedienung vom Fahrdienstleiter Torgelow (Löcknitz), aus Richtung PL - vom Zug eingeschaltet und vom Triebfahrzeugführer überwacht. W kierunku Szczecin Gumieńce (do Polski) uruchamiana przez dyżurnego ruchu Torgelow (Löcknitz), a w kierunku do Löcknitz (do Niemiec) z pojazdu kolejowego.
18,790	Halbschranke RBÜT) sygnalizacja świetlna i półrogatki	vom Zug eingeschaltet und Triebfahrzeugführer überwacht / sterowana przez pociąg
15,550	Halbschranke RBÜT) sygnalizacja świetlna i półrogatki	vom Zug eingeschaltet und Triebfahrzeugführer überwacht / sterowana przez pociąg
14,530	Halbschranke RBÜT) sygnalizacja świetlna i półrogatki	vom Zug eingeschaltet und Triebfahrzeugführer überwacht / sterowana przez pociąg
9,880	Haltlichtanlage *) sygnalizacja świetlna	BUES 2000, Kat. C
8,980	elektrische Vollschranke elektryczne rogatki	Fdl Stobno Szczecińskie
6,673	Haltlichtanlage sygnalizacja świetlna	Nastawniczy Wärter Gm-3
5,819	elektrische Vollschranke elektryczne rogatki	Nastawniczy Wärter Gm-3
5,179	elektrische Vollschranke elektryczne rogatki	Nastawniczy Wärter Gm
4,825	elektrische Vollschranke elektryczne rogatki	Nastawniczy Wärter Gm

*) Przejazd kolejowo - drogowy kat. „C" w km 9,880 wyposażony jest w tarczę ostrzegawczą przejazdową (ToP) nr ToP 98 w km 10,900 dla pociągów jadących ze stacji Löcknitz w kierunku stacji Stobno Szczecińskie, dla pociągów jadących ze stacji Stobno Szczecińskie w kierunku stacji Löcknitz urządzenia przejazdowe uzależnione są od semaforów wyjazdowych stacji Stobno Szczecińskie. W razie usterki sygnalizacji świetlnej dyżurny ruchu stacji Stobno Szczecińskie wydaje maszynistom pociągu rozkaz pisemny.

*) Der Bahnübergang der Kategorie C (Lichtsignalanlage) im km 9,880 verfügt über ein Bahnübergangsüberwachungssignal (TOP) Nr ToP 98 am km 10,900 für Züge der Fahrtrichtung von Löcknitz nach Stobno Szczecinskie. Für Züge aus Stobno Szczecinskie wird die Bahnübergangssicherung in Signalabhängigkeit zum Ausfahrsignal des Bahnhofs Stobno realisiert. Der Fahrdienstleiter Stobno Szczecinskie erteilt bei gestörter Anlage dem Triebfahrzeugführer einen Befehl. *

5.1. A01 Plan schematyczny odcinku eksploatowanych w ruchu granicznym

5.1.A01 Schematischer Lageplan der Grenzbetriebsstrecke



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

5.2.1. Stacja Löcknitz

(1) Stacja Löcknitz nie jest obsadzona i jest sterowana przez dyżurnego ruchu stacji Torgelow.

Służy do prowadzenia ruchu pociągów pasażerskich i towarowych.

(2) Wyposażona jest w semafory świetlne zgodnie z instrukcją sygnalizacyjne 301 sygnalizacje kombinowaną (Ks).

(3) Stacja nie jest wyposażona w telefony stacjonarne do połaczenia z dyżurnym ruchu stacji Torgelow. Łączność może nastąpić tylko drogą radiową GSM-R.

(4) Miarodajne pochylenie stacji od semafora wjazdowego F w kierunku Pasewalk Ost spadek wynosi: 2,98 ‰.

(5) Stacja posiada następujące tory.

5.2. Systemwechselbahnhöfe und Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke

5.2.1. Bahnhof Löcknitz

(1) Der Bahnhof Löcknitz ist unbesetzt und wird vom örtlich zuständigen Fahrdienstleiter in Torgelow gesteuert.

Der Bahnhof dient dem Reise- und Güterverkehr.

(2) Der Bahnhof ist mit Kombinations-Signalen (Ks) ausgerüstet.

(3) Fernsprecher zur Verständigung mit dem zuständigen Fahrdienstleiter Torgelow sind nicht vorhanden. Die Verständigung kann nur über das vorhandene GSM-R Netz erfolgen.

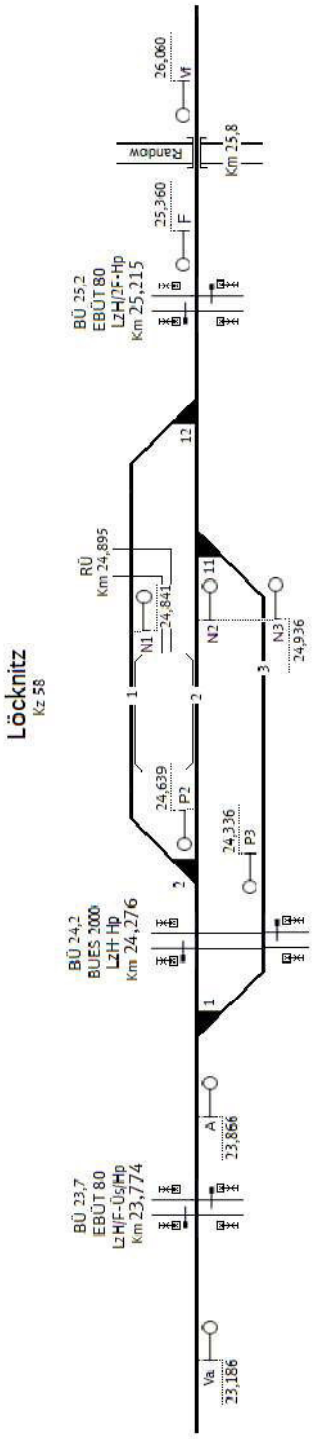
(4) Maßgebende Neigung: Ab Esig F in Richtung Pasewalk Ost ein Gefälle von 2,98‰. *

(5) Der Bahnhof besitzt folgende Gleisanlagen:

Hauptgleis	**Nebengleis**	**Nutzlänge**	**Bahnsteiglänge; Bahnsteighöhe**	**Zweckbestimmg.**
Tor główny	**Tor boczny**	**Długość użyteczna**	**Długość i wysokość peronu**	**uwagi** *
1		291 m	95 m 550 mm	nur für Einfahrten aus Richtung /tylko wjazdy z kierunku - Szczecin
2		287 m		durchgehendes Hauptgleis Tor główny zasadniczy
3		590 m		Ein - und Ausfahrgleis dla wjazd- oraz wyjazd

5.2.1A01 Plany schematyczne posterunków ruchu – stacja Löcknitz

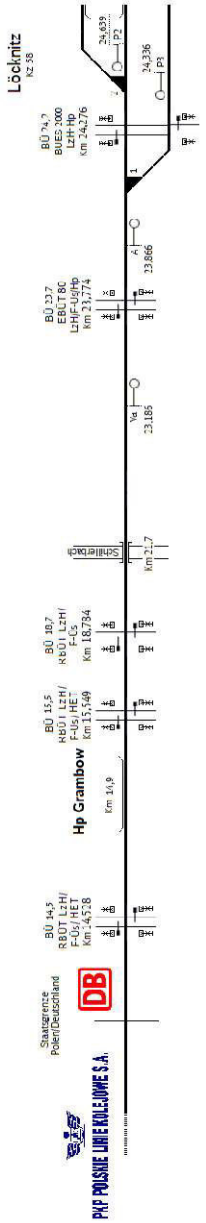
5.2.1A01 Schematischer Lageplan der Betriebsstellen – Bahnhof Löcknitz



5.2.2 Przystanek Grambow

5.2.2. Haltepunkt Grambow

Położenie posterunku	Lage der Betriebsstelle
Km 14,910	
Wysokość peronów	Die Bahnsteighöhe beträgt:
< 380 mm	
Długość peronów	Die Bahnsteiglänge beträgt:
98 m	



5.2.3. Stacja Stobno Szczecińskie

Stacja Stobno Szczecińskie stanowi jeden okręg nastawczy z nastawnią „Sz", obsadzoną przez dyżurnego ruchu, zlokalizowana jest od strony wjazdu stacji Löcknitz, wyposażona jest w urządzenia przekaźnikowe oraz przystosowana jest do prowadzenia ruchu pasażerskiego i towarowego.

Miarodajne pochylenie stacji 2,4 ‰.

Stacja wyposażona jest w sygnalizacje świetlną zgodnie z instrukcją o sygnalizacji PKP PLK S.A. – Ie-1.

Semafory wyjazdowe w kierunku Szczecina Gumieńce wyposażone są we wskaźniki W 24.

5.2.3. Bahnhof Stobno Szczecińskie

Der Bahnhof Stobno Szczecińskie ist ein Stellwerksbezirk mit einem durch den Fahr-dienstleiter besetzten Stellwerk „SZ". Das Stellwerk befindet sich im Bahnhofskopf in Richtung Löcknitz. Der Bahnhof ist ausgerüstet mit Relaistechnik. Der Bahnhof dient dem Reise- und Güterverkehr.

Maßgebende Neigung beträgt 2,4.‰.

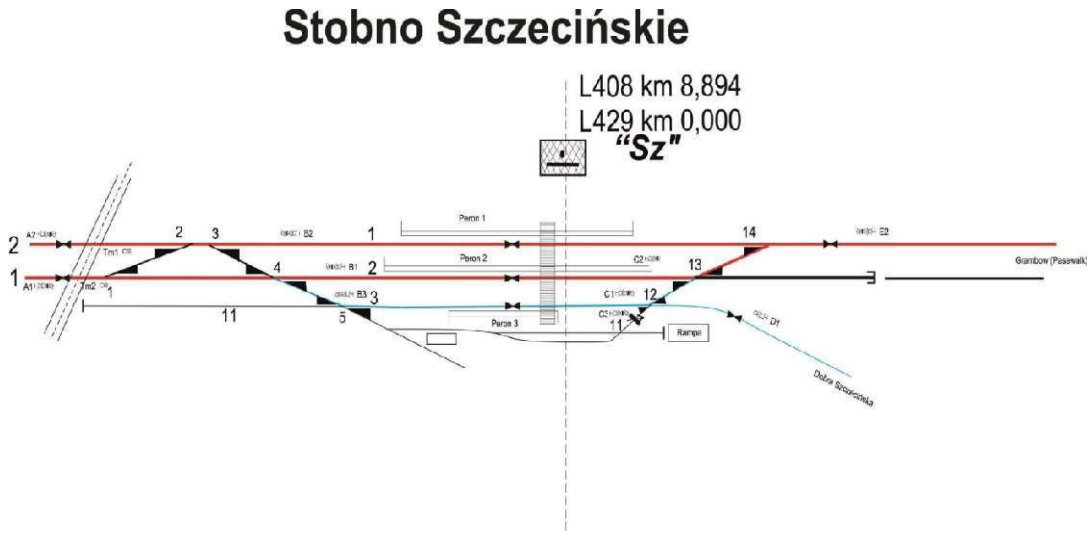
*

Der Bahnhof besitzt Lichtsignale gem. des Signalbuches der PKP PLK S.A. - Ie-1.

Die Ausfahrsignale Richtung Szczecin Gumieńce sind mit Signalen W 24 ausgerüstet.

5.2.3.A01 Plany schematyczne posterunków ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym – Stobno Szczecińskie

5.2.3.A01 Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke – Stobno Szczecińskie



5.2.4. Stacja Szczecin Gumieńce

(1) Stacja Szczecin Gumieńce posiada jedną nastawnię dysponującą „Gm" oraz trzy nastawnie wykonawcze: „Gm1", „Gm2" i „Gm3". Nastawnia dysponująca „Gm" obsadzona jest dyżurnym ruchu i nastawniczym, usytuowana jest w środkowej części stacji. Stacja jest częściowo zelektryfikowana, napięcie w sieci trakcyjnej wynosi 3 KV. Stacja Szczecin Gumieńce w okręgach nastawczy Gm i Gm3 jest częściowo zelektryfikowana, natomiast w okręgu nastawczym Gm1 jest całkowicie zelektryfikowana.

Wszystkie pociągi kursujące przez kolejowe przejście graniczne Szczecin Gumieńce – Löcknitz wjeżdżają i wyjeżdżają wyłącznie z okręgów nastawczych Gm, Gm1 i Gm3.

Oprócz nastawni Gm w ruchu granicznym uczestniczą nastawnie wykonawcze Gm1 i Gm3 usytuowane przy wjeździe z kierunku Szczecin Główny i Stobno Szczecińskie, obsadzone jednym nastawniczym.

Stacja wyposażona jest w sygnalizatory świetlne.

Nastawnia dysponująca Gm oraz nastawnie wykonawcze Gm1 i Gm3 wyposażone są w urządzenia scentralizowane mechaniczne i przekaźnikowe.

(2) Miarodajne pochylenie na stacji Szczecin Gumieńce wynosi 5,2‰.

(3) Długość torów wynosi 600 m.
Wyjątek: Tor 1 w kierunku Gm 3 ma 528 m, w kierunku Szczecin Główny 536 m, oraz tor 5 w kierunku Gm 3 490 m, w kierunku Szczecin Główny 458 m.

(4) Jeden peron znajduje się między torami 1 i 5. Wejście dla pasażerów przechodzi przez tor 5. Peron ma długość użytkową 300 m i wysokość 760 mm.

5.2.4. Bahnhof Szczecin Gumieńce

(1) Der Bahnhof Szczecin Gumieńce verfügt über ein Befehlsstellwerk und drei Weichenwärterstellwerke. Das Befehlsstellwerk „Gm" ist mit einem Fahrdienstleiter und einem Weichenwärter besetzt und befindet sich im mittleren Bahnhofsbereich. Der Bahnhof ist teilweise elektrifiziert. Die Oberleitungsspannung beträgt 3-KV. Der Bahnhof Szczecin Gumieńce ist in den Stellwerksbezirken „Gm" und „Gm-3" teilweise und im Stellwerksbezirk „Gm-1" vollständig elektrifiziert.

Alle über die Grenzbetriebsstrecke Löcknitz –Szczecin Gumieńce verkehrende Züge fahren ausschließlich aus den Stellwerksbezirken „Gm", „Gm-1" und „Gm-2" ein und aus.

Neben dem Stellwerk „Gm" sind die Weichenwärterstellwerke „Gm-1" und „Gm-3" am Grenzverkehr beteiligt, die sich an der Einfahrt aus Richtung Szczecin Główny und Stobno Szczecińskie befinden und mit einem Weichenwärter besetzt sind.

Der Bahnhof besitzt Lichtsignale gem. des Signalbuches der PKP PLK S.A. - Ie-1.
Das Befehlsstellwerk „Gm" und die Weichenwärterstellwerke „Gm-1" und „Gm-3" sind mit ferngesteuerten mechanischen und Relaisanlagen ausgerüstet.

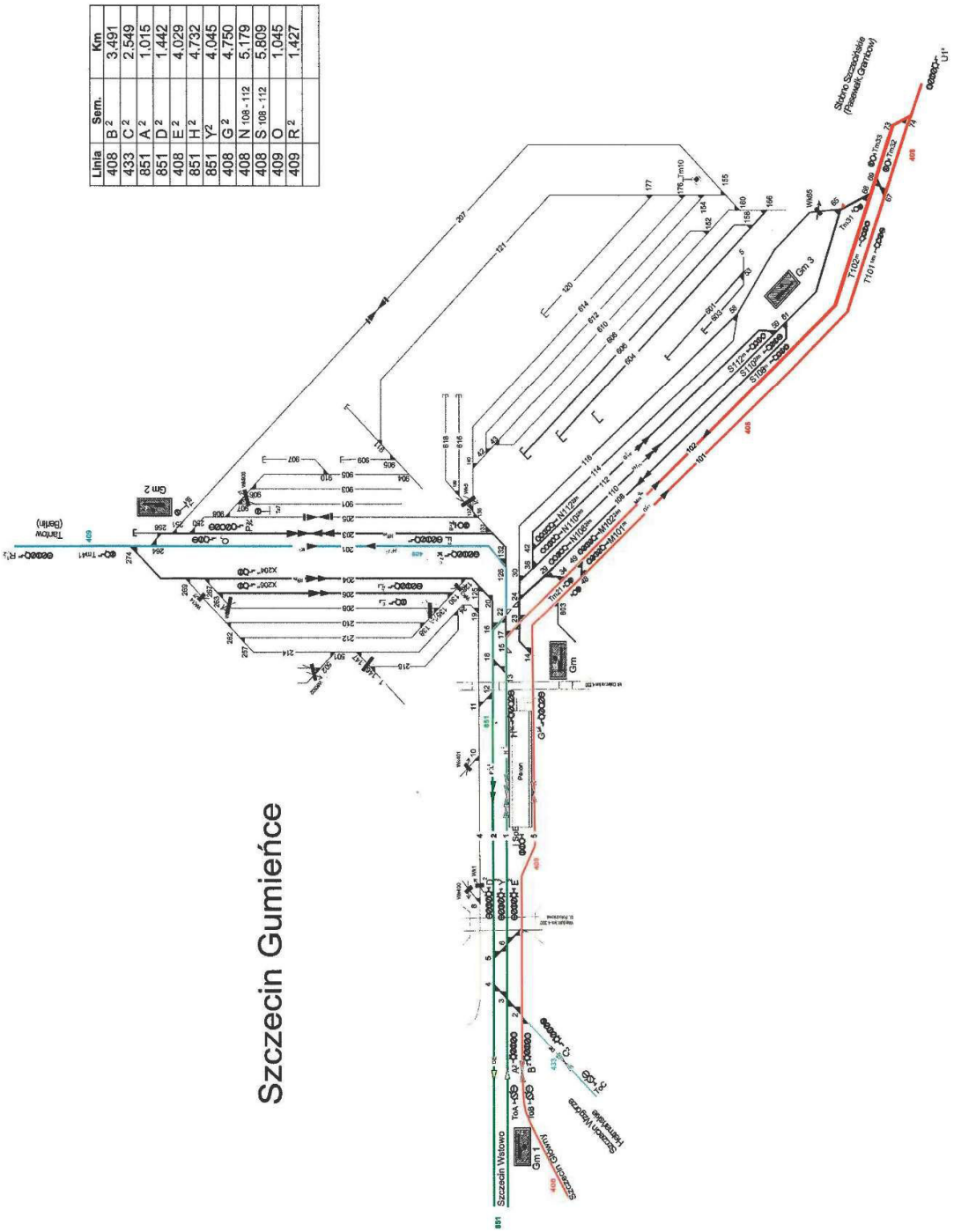
(2) Die maßgebende Neigung im Bahnhof Szczecin Gumieńce beträgt 5,2‰.

(3) Die Gleislänge beträgt 600 m. Ausnahme: Gleis 1 in Richtung Gm 3: 528 m, in Richtung Szczecin Główny: 536 m, Gleis 5 in Richtung Gm 3: 490 m, in Richtung Szczecin Główny: 458m.

(4) Ein Bahnsteig befindet sich nur zwischen Gleis 1 und 5. Der Reisendenzugang quert Gleis 5. Der Bahnsteig hat eine nutzbare Länge von 300 m und Höhe 760 mm.

5.2.4.A01 Plany schematyczne posterunków ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym: Szczecin Gumieńce

5.2.4.A01 Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke: Szczecin Gumieńce



5.2.5. Stacja Szczecin Główny

(1) Stacja Szczecin Główny stanowi jeden okręg nastawczy z nastawnią dysponującą „SG". Nastawnia dysponująca „SG" obsadzona jest dwoma dyżurnymi ruchu. Stacja jest częściowo zelektryfikowana, napięcie w sieci trakcyjnej wynosi 3 KV.

Nastawnia dysponująca „SG" wyposażona jest w urządzenia komputerowe Ebilock 850. Stacja przystosowana jest do ruchu pasażerskiego.

(2) Miarodajne pochylenie na stacji Szczecin Główny wynosi: 0,2‰.

(3) Stacja posiada 4 perony na 8 torach o następujących parametrach:

5.2.5. Bahnhof Szczecin Główny

(1) Der Bahnhof Szczecin Główny besteht aus einem Fahrdienstleiterbezirk „Sg". Das Befehlsstellwerk „Sg" ist mit zwei Fahrdienstleitern besetzt. Der Bahnhof ist teilweise elektrifiziert. Die Oberleitungsspannung beträgt 3-KV.

Bei dem Fahrdienstleiterstellwerk Sg handelt es sich um ein elektronisches Stellwerk der Bauart Ebilog 850. Der Bahnhof ist ausgelegt für den Personenverkehr.

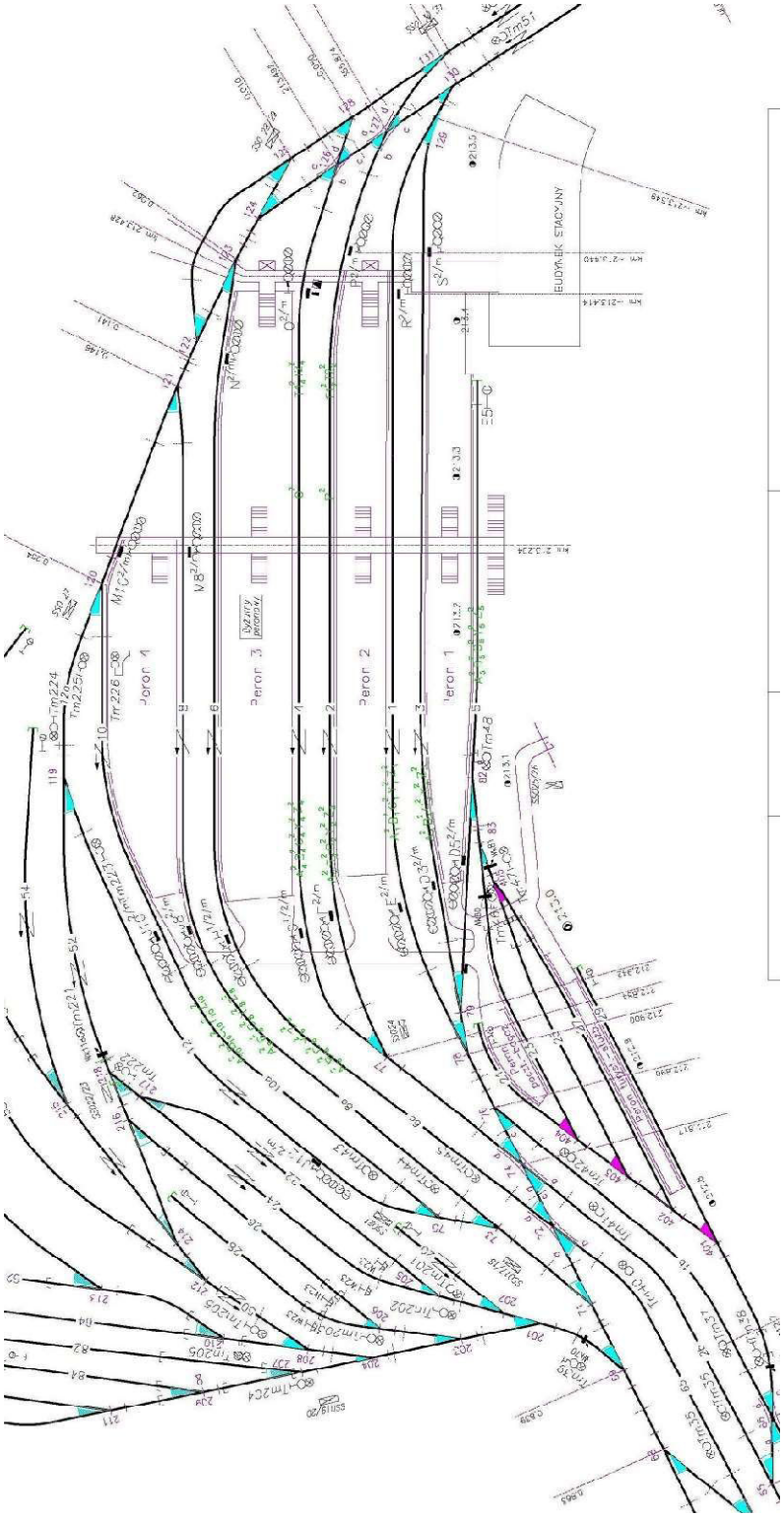
(2) Die maßgebende Neigung im Bahnhof Szczecin Główny beträgt 0,2‰.

(3) Der Bahnhof besitzt 4 Bahnsteige an 8 Gleisen mit folgenden Parametern:

Nr peronu	Nr toru	Wysokość [mm]	Długość [m]
Bahnsteig	**Gleis**	**Höhe [mm]**	**Bahnsteiglänge [m]**
1	5	550	266
1	3	550	370
2	1	760	421
2	2	760	421
3	4	760	386
3	6	760	327
4	8	550	211
4	10	550	211

5.2.5.A01 Plany schematyczne posterunków ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym: Szczecin Główny

5.2.5.A01 Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke: Szczecin Główny



(...)

6. Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej

6.1. Stosowane przepisy i wytyczne - dokumenty

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

Dodatkowe uregulowania odpowiednich KPI obowiązują na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym, Miejscowego Porozumienia Granicznego (MPG).

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

Maszynista pojazdu trakcyjnego musi mieć możliwość przeglądania informacji dotyczących opisu linii "Streckenbuch" na obszarze zarządzania DB InfraGO AG.

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

Maszyniści powinni posiadać aktualny Wykaz Ostrzeżeń Stałych Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie.

6.2. Zasady akceptacji taboru kolejowego

6.2.1 Wyposażenia pojazdów w urządzenia kontroli bezpiecznej jazdy

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

(2) Jeżeli pojazdy trakcyjne kursujące na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym z kierunku Niemiec tylko do stacji Szczecin Gumieńce i z powrotem, można zrezygnować na wyposażenia w system SHP.

6.2.2. Zasady wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności

Do eksploatacji na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym DB InfraGO AG pojazdy trakcyjne przewoźnika muszą być wyposażone w radio pokładowe GSM-R przewoźne.

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

6. Angaben zum Netzzugang

6.1. Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien – mitzuführende Unterlagen *

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

Zu den Regelungen der jeweiligen EIU gelten zusätzlich auf der Grenzbetriebsstrecke die Bestimmungen der Örtlichen Grenzvereinbarung (ÖGV).

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

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

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

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

6.2. Anforderungen an Fahrzeuge

6.2.1. Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen *

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

(2) Wenn Triebfahrzeuge von Deutschland her auf der Grenzbetriebsstrecke nur bis zum Bahnhof Szczecin Gumieńce bzw. zurück als führende Fahrzeuge eingesetzt werden, darf auf die Ausrüstung mit dem Zugsicherungssystem SHP verzichtet werden. * * * *

6.2.2. Vorgaben der Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk *

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

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

6.3 Proces akceptacji pracowników przewoźnika

6.3.1. Język stosowany w komunikacji między pracownikami KPP i KPI

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

6.3.2. Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG

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

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

Podczas rozmów między dyżurnym ruchu a maszynistą pojazdu trakcyjnego liczby będą 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 międzynarodowego alfabetu fonetycznego zgodnie z TSI-OPE:

6.3 Anforderungen an das Personal des ZB oder des einbezogenen EVU

6.3.1. Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU *

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

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

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

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

Bei Gesprächen zwischen Triebfahrzeugführer und Fahrdienstleiter werden Zahlen als eine Folge der einzelnen Ziffern ausgesprochen. Auf Abkürzungen ist zu verzichten. Es sind die die vollständigen Namen der Betriebsstellen zu verwenden. Müssen Begriffe buchstabiert werden, ist das Internationale Phonetische Alphabet der TSI OPE zu verwenden: *

*

Internationales Phonetisches Alphabet
Międzynarodowy alfabet fonetyczny

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

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

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

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

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

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

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

6.4. Uregulowania dotyczące przydziału tras

6.4.1. Ograniczenie długości pociągów wraz z czynnymi lokomotywami

Długość pociągu w planowaniu nie może przekroczyć wartości wymienionych w rozdziale 5.2.1.(5) i 5.2.4.(3).

6.4.2. Rozkład jazdy

a) Ważność rozkładu jazdy

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

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

b) Odpowiedzialność za opracowanie rozkładów jazdy

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

c) Publikacja i dystrybucja rozkładów jazdy

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

6.4.3. Numery pociągów

a) Stosowanie międzynarodowych numerów pociągów

W przypadku pociągu przekraczającego granicę obowiązkowe jest korzystanie z międzynarodowego numeru pociągu. Zmiana numeru pociągu w trakcie jazdy na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym jest wykluczona.
Numer pociągu musi być dostępny zarówno w DB InfraGO AG, jak **i** w PKP PLK S.A. przez cały okres kursowania pociągu.

6.4. Regelungen zur Trassenzuweisung *

6.4.1. Betriebliche Beschränkung der Gesamtzuglängen

Die Gesamtzuglänge der angemeldeten Zugtrassen darf die in den Abschnitten 5.2.1.(5) und 5.2.4.(3) aufgeführten Gleislängen nicht überschreiten.

6.4.2. Fahrplan

a) Gültigkeit des Fahrplanes *

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

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

b) Verantwortung Fahrplanerstellung

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

c) Fahrplanveröffentlichung und Verteilung

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

6.4.3. Zugnummer

a) Verwendung einer internationalen Zugnummer

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

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

b) Przydzielanie międzynarodowego numeru pociągu

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

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

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

6.4.4. Wniosek o przydzielenie trasy

a) Podstawa umowna zamawiania tras

Przewoźnicy zamawiają trasy zgodnie z przepisami

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

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

Wnioski o przydzielanie tras muszą być składane zarówno do PKP PLK S.A. jak i do DB InfraGO AG przez przewoźnika posiadającego prawo dostępu do infrastruktury u danego zarządcy infrastruktury. Wnioski o przydzielanie tras pociągu muszą w odniesieniu do trasy przejazdu pokrywać się co najmniej w części dotyczącej odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym.

b) Dwustronne uzgodnienia między przewoźnikami

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

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

b) Vergabe einer internationalen Zugnummer

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

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

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

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

6.4.4. Trassenanmeldung

a) Vertragliche Grundlage für die Trassenanmeldung

Die EVU beantragen die Trassen gemäß den Bestimmungen der

- „Infrastrukturnutzungsbedingungen“ der DB InfraGO AG für den Bereich der Betriebsführung der DB * InfraGO AG und der
- „Regulamin sieci“ der PKP PLK S.A. für den Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A.

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

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

b) Bilaterale Abstimmungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen

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

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

c) Minimalne wymagania dotyczące zamawiania tras:
Wnioski o przydzielanie tras są wiarygodne, jeśli zawierają następujące informacje:
- jednoznaczne oznaczenie stacji początkowej i stacji końcowej w danym kraju.
- Jednoznaczne oznaczenie stacji zmianu systemu.

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

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

6.4.5. Koordynacja rozkładów jazdy między zarządcami infrastruktury

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

W przeciwnym wypadku wnioski o przydzielanie trasy pociągu zostaną uznane za niewiarygodne i odrzucone.
Na etapie procesu tworzenia rocznego rozkładu jazdy wnioski o przydzielenie międzynarodowych tras pociągów są uzgadniane w ramach konferencji RNE-E.

6.4.5. Fahrplantechnische Abstimmungen der Eisenbahninfrastrukturbetreiber *

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

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

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

7.1. Przepisy ruchu

7.1. Betriebsvorschriften

Lp. Nr Lfd. Nr.	Według Ril DB InfraGO AG Hinweis auf Ril der DB InfraGO AG	Postanowienia, różniące się od przepisów kolei sąsiednich i ewentualne, specjalne uregulowania w kolejowym ruchu granicznym	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmen abweichen und Sonderregelungen zum Betrieb auf der Grenzbetriebsstrecke	Według instrukcji PKP PLK S.A. Hinweis auf Vorschrift der PKP PLK S.A.
		(...)	(...)	
3.	Do 408.0202 rozdz. 1 do 408.2202 rozdz. 1 Zu 408.0202 Abschn. 1 und zu 408.2202 Abschn. 1	**Stosowane numery pociagów** Numery pociągów na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym muszą być używane zgodnie z porozumieniami międzynarodowymi, dla odcinka PKP PLK S.A dotyczy to dla używania do celów ruchowych – eksploatycyjnych w kierunku Szczecina Gumience do - wzgl. w kierunku granicy Panstwa od Stobno Szczecinski.	**Zugnummern** Die Zugnummern für alle Züge auf der Grenzbetriebsstrecke müssen gemäß den internationalen Abkommen verwendet werden, für den Abschnitt der PKP PLK S.A gilt dies für die betriebliche Verwendung der Zugnummer in Richtung Szczecin Gumience bis -, bzw. in Richtung Staatsgrenze ab dem Bahnhof Stobno Szczecińskie.	Do Ir-1 § 9 Zu Ir-1 § 9 *
4.	Do 408.0202 rozdz. 1 oraz do 408.2202 rozdz. 1 Zu 408.0202 Abschn. 1 und zu 408.2202 Abschn.1	**Polecenia i informacji - Oznaczanie pociągów** W poleceniach i informacjach pociągi określane są przy użyciu języka niemieckiego słowem „Zug" i numerem pociągu. W przypadku jazd pociągów po torze zamkniętym słowa „Zug" należy zastępować przez wyraz „Sperrfahrt". W poleceniach i informacjach pociągi określane są przy użyciu języka polskiego słowem „Pociąg" i numerem pociągu. W przypadku jazd pociągów po torze zamkniętym po słowie „Pociąg" dodaje się wyrazy „po torze zamkniętym".	**Aufträge und Meldungen - Bezeichnen der Züge** Züge sind in Aufträgen und Meldungen bei Nutzung der deutschen Sprache mit dem Wort „Zug" und der Zugnummer zu bezeichnen. Das Wort „Zug" ist bei Sperrfahrten durch das Wort „Sperrfahrt" zu ersetzen. Züge sind in Aufträgen und Meldungen bei Nutzung der polnischen Sprache mit dem Wort „Pociąg" und der Zugnummer zu bezeichnen. Das Wort „Pociąg" ist bei Sperrfahrten durch die Worte „po torze zamkniętym" zu ergänzen.	Do Ir-1 § 23 ust. 7,8 i 9 Zu Ir-1 § 23 Abs. 7, 8 und 9 * *
5.	-	**Dodatkowe informacje dotyczące pociągów przewożących towary niebezpieczne** W przypadku kursowania pociągów z towarem niebezpiecznym - w tym z TWR (towary niebezpieczne wysokiego ryzyka zgodnie z działem 1.10.3.1.2 RID) – przewoźnik po stronie polskiej, przed przekroczeniem granicy w kierunku Polski, przekazuje elektroniczny wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu dyżurnemu ruchu stacji Szczecin Gumieńce Gm. W przypadku towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka zgodnie z punktem 1.10.3.1.2. RID (TWR) obowiązuje	**Zusätzliche Informationen über Züge, die gefährliche Güter befördern** Wenn Züge mit gefährlichen Gütern – darunter auch gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial nach Kapitel 1.10.3.1.2. RID - verkehren, hat das auf polnischer Seite auftretende EVU noch vor dem Übergang auf das polnische Streckennetz die Wagenliste dem Fdl Gm des Bahnhofs Szczecin Gumieńce zu übermitteln. Bei gefährlichen Gütern mit hohem Gefahrenpotenzial nach Kapitel 1.10.3.1.2. RID gilt für das bei der PKP	Do Ir-1 § 24 ust. 13 i § 37 ust. 7 pkt 6 i § 14 ust. 8 i § 28 ust. 2 Ir-16 § 12 Zu Ir-1 § 24 Abs. 13 und zu § 37, Abs. 7, Pkt.6 und § 14 Abs. 8 und § 28

		przewoźnika po stronie polskiej zaplanowanie pociągów za pośrednictwem systemu SEPE. W przypadku braku technicznej możliwości przeprowadzenia planowania w SEPE, wyznaczony pracownik przewoźnika powiadamia telefonicznie dyspozytora ds. planowania produkcji w Ekspozyturze Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. w Szczecinie, podając informacje zgodnie z 8. 1) a) i b) § 17, Instrukcji Ir- 16. Przewoźnik zamawiający trasę w DB InfraGO AG powinien uwzględnić powyższe w planowaniu czasu postoju na stacji Löcknitz.	PLK S.A. auftretende EVU die Pflicht der Planung der Zugfahrt mit Hilfe des Systems SEPE. –Bei fehlender technischer Möglichkeit der Nutzung des Systems SEPE informiert der dafür bestimmte Mitarbeiter des übernehmenden EVU den Disponenten für Planung in der Außenstelle des Centrums Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A. in Szczecin, und erteilt die gemäß Punkt 8.1) a) und b) des § 17 der Vorschrift Ir-16 erforderlichen Informationen. Das bei der DB InfraGO AG trassen-bestellende EVU hat die oben genannten Abläufe in den Planungen für den Aufenthalt auf dem Bahnhof Löcknitz zu berücksichtigen.	Abs. 2; Ir-16 § 12-	*
		(...)	(...)		
7.	Do 408.2301 rozdz. 1 Zu 408.2301 Abschn. 1	**Brak znajomości linii przez maszynistę** Prowadzenie pociągów przez maszynistę, nieposiadającego znajomości odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym, jest zabronione.	**Ohne Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers fahren** Das Fahren ohne Streckenkenntnis ist auf der Grenzbetriebsstrecke nicht erlaubt.	Do Ir-1§ 16 ust. 3 Zu Ir-1 § 16 Abs.3	
8.	Do 408.0321 408.2321 rozdział 2 oraz 481.0205 rozdz. 7 Zu 408.0321zu 408.2321 Abschn. 2 sowie 481.0205 Abschnitt 7	**Zgłoszenie dyżurnemu ruchu gotowości pociągu** (1) Na stacjach na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym maszynista obowiązany jest zgłaszać dyżurnemu ruchu gotowość pociągu: - jeżeli odbyła się zmiana drużyny trakcyjnej, - jeżeli zmieniły się parametry pociągu określone w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów, - jeżeli zostały wykonane oględziny techniczne, - jeżeli została wykonana próba hamulca. (2) Na stacji Szczecin Gumieńce zgłaszanie gotowości wykonuje się według postanowień Instrukcji Ir-1 § 14 ust.6. (3) Na stacji Löcknitz zgłoszenie, że pociąg jest przygotowany do jazdy, należy przekazywać z wykorzystaniem łączności radiowej GSM-R. (4) Ponadto na stacji Szczecin Główny, dla pociągów w kierunku Löcknitz, obowiązują następujące zasady: Zgłaszanie gotowości odbywa się za pomocą radiotelefonu do dyżurnego ruchu Sg.	**Meldung an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist** (1) Auf den Bahnhöfen der Grenzbetriebsstrecke muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter melden, dass der Zug vorbereitet ist, wenn - ein Personalwechsel stattgefunden hat, - sich die Zugcharakteristik ändert (z.B. Änderung der Zuglänge, Mindestbremshundertstel oder Traktionsart), -wenn eine wagentechnische Untersuchung durchgeführt wurde, oder - -soweit erforderlich- eine Bremsprobe durchgeführt wurde. (2) Auf dem Bahnhof Szczecin Gumieńce ist die Meldung, dass der Zug vorbereitet ist, gemäß den Bestimmungen der polnischen Fahrdienstvorschrift Ir-1 § 14 (6) abzugeben. (3) Auf dem Bahnhof Löcknitz ist die Meldung, dass der Zug vorbereitet ist, über Zugfunk GSM-R abzugeben. (4) Darüber hinaus gilt im Bahnhof Szczecin Główny für Züge in Fahrtrichtung Löcknitz Folgendes: Die Fertigmeldung hat über Zugfunk an den Fdl Sg zu erfolgen.	Do Ir-1 § 14 zu Ir-1 § 14	
		(...)	(...)		*

9.		**Rozkazy pisemne**	**Schriftliche Befehle**		*
	Do 408.0411 oraz 408.2411 Zu 408.0411 und zu 408.2411	Dyżurni ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym wydają polecenia na przejazdy przez granicę za pomocą dwujęzycznych druków rozkazów pisemnych zgodnie z pkt. 10.1.	Die Fahrdienstleiter der Betriebsstellen auf den Grenzbetriebsstrecken erteilen Aufträge an grenzüberschreitende Zugfahrten mit den Befehlsvordrucken gemäß Abschn. 10.1.	Do § 58	* * *
		Każdy dyżurny ruchu wydaje rozkazy zgodnie z własnymi przepisami i zasadami niniejszego MPG.	Jeder Fdl fertigt Befehle nach seinem Regelwerk und nach den Regeln dieser ÖGV aus.	Zu § 58	*
		Rozkazy specjalne dotyczące ruchu granicznego w DB InfraGO AG to dwujęzyczne rozkazy d/pl, a w PKP PLK S.A. druki razkazów zgodne z TSI OPE.	Die „besonderen Befehle“ sind bei der DB InfraGO AG die zweisprachigen Befehle d/pl und bei der PKP PLK S.A. die Befehlsvordrucke gemäß TSI OPE.		* * *
		Dyżurni ruchu wydają specjalne rozkazy dotyczące ruchu granicznego zgodnie ze swoimi przepisami również, jeśli powód wydania rozkazu leży w obszarze prowadzenia ruchu drugiego zarządcy infrastruktury.	Die Fdl fertigen die besonderen Befehle für den Grenzverkehr auch dann nach ihren Richtlinien aus, wenn der Anlass für die Befehlsausfertigung im Bereich der Betriebsführung des anderen EIU liegt.		* * * *
		Używanie specjalnych rozkazów dotyczące ruchu granicznego jest ograniczone do odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym.	Der Einsatz der besonderen Befehle für den Grenzverkehr ist auf die Grenzbetriebsstrecke beschränkt.		* *
		Maszyniści przyjmują rozkazy zgodnie z zasadami obowiązującymi u danego zarządcy infrastruktury, na którego obszarze się znajdują.	Die Triebfahrzeugführer nehmen die Befehle nach den Regeln des betriebsführenden EIU entgegen, auf dessen Gebiet sie sich befinden.		* * *
		Nazwy posterunków nie mogą być skracane przy wypełnieniu druku.	Namen von Betriebsstellen dürfen beim Ausfüllen nicht abgekürzt werden.		*
10.		**Dwujęzyczne druki rozkazów DB InfraGO AG**	**Zweisprachige Befehlsvordrucke der DB InfraGO AG**		*
		Dyżurny ruchu DB InfraGO AG korzystają z dwujęzycznych druków rozkazów DB InfraGO AG.	Die Fdl der DB InfraGO AG verwenden die zweisprachigen Befehlsvordrucke der DB InfraGO AG.		*
	Zu 408.0411	Formularz dla rozkazów G 1-9 d/pl (przy DB InfraGO AG: 302.2000V01) jest drukowany po obu stronach.	Der Vordruck Befehle 1-9 d/pl ist beidseitig bedruckt (302.2000V01).		*
		Rozkazy G 1-9 znajdują się z przodu, a uzasadnienie dla rozkazów G 5 lub 6 z tyłu.	Auf der Vorderseite befinden sich die Befehle 1-9 d/pl. Auf der Rückseite befinden sich die Gründe zum Befehl 5 bzw. 6 d/pl.		* *
		Przyczyny 80 do 84 zostały dodane tylko dla odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym.	Zusätzlich wurden die Gründe 80 - 84 für den Grenzbetrieb aufgenommen.		*
	und zu 408.2411 Abschn. 2.8	Formularz dla rozkazów G 21-95 (przy DB InfraGO AG: 302.2000V02) jest drukowany po obu stronach.	Der Vordruck Befehl 21-95 d/pl ist beidseitig bedruckt (302.2000V02).		*
		Z przodu znajdują się rozkazy G 21-33 d/pl, a z tyłu rozkaz G 95 d/pl.	Auf der Vorderseite befinden sich die Befehle 21-33 d/pl. Auf der Rückseite befinden sich der Befehl 95 d/pl.		*
		Używanie wolnego tekstu nie jest zalecane.	Die Verwendung von Freitexten ist nicht vorgesehen.		*
		W rozkazie 95.95 uwzględniono dodatkowe dwujęzyczne sformułowania W1 - W17 dla ruchu granicznego.	Im Auftrag 95.95 wurden zusätzlich zweisprachige Wortlaute W1 – W17 für den Grenzbetrieb aufgenommen.		*
		Jeśli wyjątkowo konieczne jest użycie wolnego tekstu, pole 95.96 musi być zaznaczone w rozkazie 95 w poleceniu 95.95, a wolny tekst musi być wprowadzony w dwóch językach.	Muss ausnahmsweise ein Freitext verwendet werden, ist im Befehl 95 unter dem Auftrag 95.95 das Feld 95.96 anzukreuzen und der Freitext zweisprachig einzutragen.		* * *

11.		**Rozkazy specjalne dotyczące ruchu granicznego PKP PLK S.A.** "Informacja nie była jeszcze dostępna w momencie rozpoczęcia procedury konsultacji"	**Der besonderen Befehle für den Grenzverkehr der PKP PLK S.A.** „Die Angaben lagen zum Beginn des Stellungnahmeverfahrens noch nicht vor“		* *
12.	Do 408.2341ro z-dział 2 Zu 408.2341 Abschn. 2	**Ograniczenie prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym** Przy doraźnych ograniczeniach prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym należy powiadomić właściwą dyspozyturę. O ostrzeżeniach doraźnych należy informować drużyny pociągowe przy pomocy rozkazów pisemnych. Ograniczenia występujące po stronie niemieckiej podawane są w „La Bereich Ost”, natomiast Ograniczenia stałe występujące po stronie polskiej podawane są w WOS dla Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie. Ograniczenia prędkości na odcinku PKP PLK S.A. pomiędzy granica państwa a Stobno Szczecińskie mogą zostać ujęte w La- Ost - do czasu ujęcia ich w WOS.	**Geschwindigkeitseinschränkungen auf der Grenzbetriebsstrecke** Bei unvorhergesehenen eintretenden Geschwindigkeitseinschränkungen für die Grenzbetriebsstrecken ist die zuständige Betriebsleitstelle zu verständigen. Die Zugpersonale sind mit Befehl zu unterrichten. Geschwindigkeitseinschränkungen, welche auf deutscher Seite der Grenzbetriebsstrecke auftreten, sind in die La Bereich Ost aufzunehmen, und Längerfristige Geschwindigkeits-einschränkungen, welche auf polnischer Seite auftreten sind in den WOS Zakład Linii Kolejowych Szczecin aufzunehmen. Geschwindigkeitsbegrenzungen auf dem Abschnitt der PKP PLK S.A. zwischen Staatsgrenze und Stobno Szczecińskie können - bis zur Aufnahme in den WOS- in die La aufgenommen werden.	Do § 59 zu § 59	* *
13.	Do/zu 408. 0411 rozdz. 2 ust. 12 Do/zu 408.2411	**Przekazywanie rozkazów pisemnych** Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dwujęzyczne rozkazy pisemne mogą być dyktowane przez radiotelefon.	**Übermitteln von schriftlichen Befehlen** Auf der Grenzbetriebsstrecke dürfen zweisprachige Befehle an Züge über Zugfunk diktiert werden.	Do § 57 Zu § 57	*
		(...)	(...)		
15.	do 408.0431 rozdz. 2c) zu 408.0431 Abschnitt 2 c)	**Powiadomienie o danych rozkładu jazdy przez dyżurnego ruchu DB InfraGO AG** W DB InfraGO AG dyżurny ruchu może podawć dane o rozkładzie jazdy z dwujęzycznym poleceniem 95.95 wraz z załącznikiem językowym W 1.	**Bekanntgabe von Fahrplanangaben durch den Fdl der DB InfraGO AG** Fahrplanangaben bei DB InfraGO AG dürfen durch den Fdl mit dem zweisprachigen Auftrag 95.95 und Wortlautbeiblatt W1 bekannt gegeben werden.	Do Ir-1 § 51 ust. 1 pkt 1, Ir-11 § 28 Zu Ir-1 § 51 Abs. 1 pkt 1 Ir-11 § 28	* * * * * * *
		(...)	(...)		
18.		**Powiadamianie pociągów przy prowadzeniu robót** Jeżeli na odcinku prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. zostaną ustawione wskaźniki W 7, aby polecić maszynistom do podawania sygnałów „Baczność“ do ostrzegania pracowników, dyżurny ruchu musi powiadomić maszynistę o wystawienia wskaźników W 7. Dyżurny ruchu stacji Löcknitz udziela – po poleceniu przez dyżurnego ruchu stacji Stobno lub Szczecin Gumieńce – dwujęzycznego rozkazu 95.95 z załącznikiem językowym W 10.	**Unterrichtung der Züge bei der Ausführung von Arbeiten** Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung der PKP PLK S.A. Signale W 7 aufgestellt wurden, um den Triebfahrzeugführer zu beauftragen, Achtungssignale zu geben, um Arbeitende zu warnen, müssen die Triebfahrzeugführer mit schriftlichem Befehl über die Aufstellung des Signals W 7 unterrichtet werden. Der Fdl Löcknitz erteilt nach Beauftragung durch den Fdl Stobno oder Szczecin Gumieńce den zweisprachigen Befehl 95.95 und Wortlautbeiblatt W 10.	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 1 lit. c i do Ie- 1 (E 1) § 16 pkt 6c Zu Ir-1 § 57 Abs. 3 pkt 1Buchst. c und zu Ie-1 (E1) § 16 pkt 6c	* * * * * * * *

		(...)	(...)	
20.	Do 408.0435 rozdz. 2 Zu 408.0435 Abschn. 2	**Przesyłki wyjątkowo ciężkie** Kiedy w telegramie zarządzającym jest podane, że przesyłka wyjątkowo ciężka poruszać się będzie z prędkością mniejszą niż podana w rozkładzie jazdy prędkość dopuszczalna składu pociągu, dyżurny ruchu DB InfraGO AG musi maszyniście wydać dwujęzyczny rozkaz 5 przyczyna 40.	**Schwerwagen** Wenn in der Beförderungsanordnung angegeben ist, dass Schwerwagen mit einer niedrigeren als im Fahrplan des Zuges zulässigen Geschwindigkeit fahren müssen, müssen die Fahrdienstleiter der DB InfraGO AG dem Triebfahrzeugführer einen zweisprachigen Befehl 5 Grund Nr. 40 erteilen.	Do Ir-1 § 14 ust. 10 oraz § 58 ust. 3 pkt 1 lit. d) Ir-10 § 21 Zu Ir-1 § 14 Abs. 10 und zu § 58 Abs. 3 Pkt.1d Ir-10 § 21 * * *
		(...)	(...)	
22.	Do 408.2441 Zu 408.2441	**Szczególne uregulowania przy popychaniu** Popychanie pociągów przekraczających granicę jest zabronione.	**Besondere Regeln für das Nachschieben** Grenzüberschreitende Züge dürfen nicht nachgeschoben werden.	Do Ir-1 § 66 ust. 6 Zu Ir-1 § 66 Abs. 6 *
23.	Do 408.0445 oraz 408.2445 zu 408.0445 und zu 408.2445	**Pociągi pchane** Pchanie pociągów przekraczających granicę na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym jest zabronione, z wyjątkiem pociągów pomiarowych, roboczych i ratunkowych, które kursują po torze zamkniętym.	**Geschobene Züge** Geschobene grenzüberschreitende Züge sind auf den Grenzbetriebsstrecken außer Meß-, Arbeits- und Hilfszüge, die als Sperrfahrten verkehren, nicht zugelassen.	Do Ir-1 § 67 ust. 1a Zu Ir-1 § 67 Abs. 1
		(...)	(...)	
27.	Do 408.0411 rozdz. 5 408.2411 rozdz. 5 Zu 408.0411 Abschn 5 408.2411 Abschn 5	**Cofnięcie polecenia odjazdu lub przejazdu** W obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. wygaszenie sygnału zastępczego traktowane jest jako cofnięcie zezwolenia na odjazd lub przejazd pociągu, o ile czoło pociągu nie minie tego sygnału. Jeżeli zezwolenie na odjazd lub przejazd wydane rozkazem musi zostać anulowane, należy wydać rozkaz 4.	**Rücknahme eines Abfahr- oder Durchfahrauftrages** Im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. gilt das Erlöschen des Signals Sz als Rücknahme des Abfahr- oder Durchfahrauftrages, solange die Spitze des Zuges noch nicht am Signal vorbeigefahren ist. Ist eine durch Befehl gegebene Zustimmung zur Ab- oder Durchfahrt zu widerrufen, so ist der Befehl 4 zu erteilen.	Do Ir-1 § 47 Zu Ir-1 § 47 * *
		(...)	(...)	
29.		(uchylony)	Bleibt offen	
30.	do 408.0463 oraz 408.2463 Zu 408.0463 und zu 408.2463	**Uregulowania dla jazdy po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego** Urządzenia sterowania ruchem kolejowym na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Stobno Szczecińskie – Szczecin Gumieńce przystosowane są do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po torze 1.	**Regeln für das Fahren auf dem Gegengleis** Auf der Grenzbetriebsstrecke Stobno Szczecińskie – Szczecin Gumieńce ist der eingleisige Betrieb auf dem Gegengleis ständig eingerichtet.	do Ir-1 § 52 Zu Ir-1 § 52
		(...)	(...)	

43.	Do 408.0481 rozdz. 10 oraz do 408.2481 rozdz. 7 Zu 408.0481 Abschn. 10 und 408.2481 Abschn. 7	**Dopuszczalna prędkość jazdy na torze zamkniętym** Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dopuszczalna prędkość jazdy po torze zamkniętym wynosi: - dla pojazdów ciągnionych po torze zamkniętym 50 km/h, - dla pociągów pchanych po torze zamkniętym 30 km/h, przez przejazdy kolejowo-drogowe bez technicznego zabezpieczenia 20 km/h, - dopuszczalna prędkość pługu odśnieżnego wynika z instrukcji obsługi pługu odśnieżnego.	**Zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten** Die zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten auf der Grenzbetriebsstrecke beträgt - für gezogene Sperrfahrten 50 km/h, - für geschobene Sperrfahrten 30 km/h, jedoch bei Befahren von Bahnübergängen ohne technische Sicherung 20 km/h, - die zulässige Geschwindigkeit einer Schneeräumfahrt richtet sich nach der Bedienungsanweisung des Schneeräumfahrzeugs.	Do Ir-1 § 55 ust. 10 Zu Ir-1 § 55 Abs. 10
44.	Do 408.0481 Zu 408.0481	**Jazda powrotna lub kontynuacja jazdy po torze zamkniętym** Jeśli podczas jazdy po torze zamkniętym pociąg jest zatrzymany na wolnym szlaku, wówczas maszynista musi, możliwie jak najszybciej, porozumieć się z dyżurnym ruchu, który wyprawił pociąg, w sprawie jazdy powrotnej lub kontynuacji jazdy. Dyżurny ruchu musi natychmiast powiadomić uczestników jazdy o jeździe powrotnej lub kontynuacji jazdy oraz wydać zgodę na jazdę powrotną lub kontynuację jazdy.	**Rück- oder Weiterfahrt der Sperrfahrt** Bei Halt einer Sperrfahrt auf freier Strecke muss der Tf den Fdl, der die Sperrfahrt abgelassen hat, so bald wie möglich über die Rück- oder Weiterfahrt verständigen. Der Fdl muss sofort die Beteiligten von der Rück- oder Weiterfahrt benachrichtigen und der Rück- oder Weiterfahrt zustimmen.	Do Ir-1 § 55 ust. 6, 7 Zu Ir-1 § 55 Abs. 6, 7
45.	Do 408.0481 Zu 408.0481	**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 Ir-1 § 55 zu Ir-1 § 55
		(...)	(...)	
47.	Do 408.0531 rozdz. 1 oraz do 408.2531 Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531	**Pominięcie sygnału „Stój" bez zezwolenia** Maszynista zobowiązany jest do natychmiastowego zatrzymania oraz po zatrzymaniu do natychmiastowego porozumiewania się z dyżurnym ruchu w następujących sytuacjach: a) niedopuszczalne przejechanie obok semafora lub innego sygnalizatora wskazującego sygnał „Stój"; b) przejechanie poza miejsce wymaganego zatrzymania według rozkazu pisemnego; c) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy semaforze, który pokazuje sygnał zezwalający; d) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB – przy semaforze, który pokazuje światło unieważniające; e) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB – przy tarczy zaporowej (świetlnej) – która pokazuje sygnał Ra 12; f) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB – przy tarczy zaporowej (świetlnej) – która pokazuje światło unieważniające;	**Unzulässige Vorbeifahrt an Haltsignalen** Der Triebfahrzeugführer muss in folgenden Situationen sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen: a) Unzulässige Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal; b) Vorbeifahrt an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten gewesen wäre; c) PZB-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt; d) PZB-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt; e) PZB-Zwangsbremsung an einem Sperrsignal, das Signal Sh 1 bzw. Ra 12 (DV 301) zeigt; f) PZB-Zwangsbremsung an einem Sperrsignal, das Kennlicht zeigt; g) Unzulässige Vorbeifahrt an einem ETCS-Halt; h) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR;	Do Ir-1 § 64 ust. 12 i ust. 14 Ir-1a § 7 ust. 6 Zu Ir-1 § 64, Abs. 12 und Abs. 14 Ir-1a § 7 Abs. 6

		g) niedopuszczalne przejechanie obok miejsca z „Stój“ z systemu ETCS; h) zmian do trybu „TR“ w systemie ETCS; i) zmian do trybu „TR“ w systemie ETCS wraz z komunikatem „wyposażenie szlakowe nie kompatybilne“; j) nagłe hamowanie w systemie ETCS w poziomie „0” w trybie “UN” przy semaforze, który wskazuje sygnał zezwalający. k) nagłe hamowanie w systemie ETCS w poziomie „0” w trybie “UN” przy semaforze, który wskazuje światło unieważniające. Maszynista może kontynuować jazdę dopiero po otrzymaniu pisemnego rozkazu. Dyżurni ruchu DB InfragO AG używają do tego dwujęzyczny rozkaz 2 i wskazują w poleceniu x.95 na załącznik językowy W 14.	i) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR und Textmeldung „Streckenausrüstung nicht kompatibel“; j) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt; k) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt. Die Weiterfahrt darf nur nach Erteilung eines Befehles erfolgen. Die Fahrdienstleiter der DB InfraGO AG erteilen dafür den zweisprachigen Befehl 2, und verweisen im Feld x.95 auf das Wortlautbeiblatt W 14.		* *
48.	Do 408.0531 rozdz. 1 oraz do 408.2531 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531	**Pominięcie sygnału „Stój” bez zezwolenia – postanowienia szczególne dla posterunków ruchu PKP PLK S.A.** Jeżeli na posterunkach ruchu PKP PLK S.A. pociąg bez zezwolenia minął semafor wskazujący sygnał „Stój” i zatrzymał się poza ukresem rozjazdu, maszynista musi natychmiast nadać sygnał „Alarm”.	**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 Ir-1 § 64 ust. 13 Zu Ir-1 § 64* Abs. 13*	
		(...)	(...)		
51.	Do 301.1101 odc. 2 Zu 301.1101 Abschn 2	**Sygnały na pociągach i innych pojazdach kolejowych - Oznaczenie czoła pociągu** W obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. nie stosuje się sygnału Pc 2 „Oznaczenie czoła pociągu lub innego pojazdu kolejowego jadącego w kierunku przeciwnym do zasadniczego po torze szlaku dwu- i wielotorowego“. Pociągi jadące po torze lewym stosują sygnał Pc 1/Zg1.	**Signale an Zügen - Spitzensignal** Im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. wird das „Spitzensignal eines Zuges, welcher entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung auf einem Gleis einer zwei- und mehrgleisigen Strecke fährt“ - Pc 2 - nicht geführt. Züge auf dem Gegengleis führen das Spitzensignal Pc 1/Zg1.	Do Ie-1 § 14 ust (1), punkt 2) Zu Ie-1 § 14 Abs (1), punkt 2)	
52.	Do 408.0551 rozdz. 1 Do 408.2691 rozdz. 6 Zu 408.0551 Abschn. 1 zu 408.2691 Abschn. 6	**Nieprawidłowy sygnał czoła pociągu** Jeżeli stwierdzono nieprawidłowy sygnał czoła pociągu, należy zgłosić to dyżurnemu ruchu posterunku zapowiadawczego przyległego do granicy państwa. Dyżurny ruchu zatrzymuje tam pociąg. Po zatrzymaniu pociągu, należy postępować według przepisów KPI.	**Spitzensignal nicht in Ordnung** Wenn festgestellt wird, dass das Spitzensignal nicht in Ordnung ist, ist dies dem Fahrdienstleiter der der Staatsgrenze benachbarten Zugmeldestelle-zu melden. Der Fahrdienstleiter muss den Zug dort anhalten. Nach dem Anhalten des Zuges ist nach den Regeln des jeweiligen EIU zu verfahren.	Do Ir-1 § 77 ust. 1 Zu Ir-1 § 77 Abs. 1	
		(...)	(...)		
54.		(uchylony)	Bleibt offen		*

55.	Do 408.0561 oraz 408.2561 rozdz. 2 ust. 2 Zu 408.0561 und 408.2561 Abschn. 2 Abs. 2	**Zmniejszone tarcie między kołami, a szyną** Jeżeli zostało zgłoszone dyżurnemu ruchu zmniejszone tarcie między kolami a szyną, to musi on powiadomić kolejne pociągi jadące na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym. (...) Maszyniści podczas jazdy muszą sprawdzić warunki hamowania pociągu i o wyniku powiadomić dyżurnego ruchu. Jeżeli maszyniści zgłosili, że już nie występuje wydłużenie drogi hamowania, należy zaprzestać powiadamiania następnych pociągów.	**Verminderter Reibwert** Wurde dem Fahrdienstleiter schlüpfrige Schienen und ein verminderter Reibwert zwischen Rad und Schiene gemeldet, muss er die nachfolgenden Züge, die die Grenzbetriebsstrecke befahren, verständigen. (…) Die Triebfahrzeugführer haben während der Fahrt das Bremsverhalten des Zuges zu prüfen und das Ergebnis dem Fahrdienstleiter zu melden. Haben die Triebfahrzeugführer festgestellt, dass keine Bremsverlängerungen mehr auftreten, ist auf die Unterrichtung weiterer Züge zu verzichten.	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 2 lit. k) Zu Ir-1 § 58, Abs. 3 Pkt. 2 Buchst. k
56.	Do 408.2571 rozdz. 5 do 7 Zu 408.2571 Abschn. 5 bis 7	**Unieruchomiony pociąg na szlaku** (...) Jeśli maszynista pojazdu dwutrakcyjnego może kontynuować jazdę unieruchomionego pociągu, to po zmianie rodzaju trakcji, musi poinformować o tym dyżurnego ruchu. (...)	**Liegengebliebener Zug auf der freien Strecke** (…) Wenn ein Triebfahrzeugführer eines Mehrkraft-Tfz nach Wechsel der Traktionsart die Fahrt eines liegengebliebenen Zuges fortsetzen könnte, hat er den Fahrdienstleiter darüber zu informieren. (…)	Zu Ir-1 § 58, Abs. 3 Pkt. 2 Buchst. k und § 64 Abs. 17, und § 70 Abs. 6-13
57.	Do 408.0571 408.2571 zu 408.0571 408.2571	**Nieplanowe zatrzymanie pociągu na na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym (np. uszkodzenie pojazdu trakcyjnego)** (1) Jeżeli na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dojdzie do nieplanowego zatrzymania pociągu n.p. z powodu uszkodzonego pojazdu trakcyjnego, maszynista musi zawiadomić niezwłocznie dyżurnego ruchu i zażądać potrzebnej pomocy. (2) O nieplanowym zatrzymaniu pociągu dyżurni ruchu informują się wzajemnie. (3) Jeżeli zatrzymany pociąg może jechać dalej, maszynista jest zobowiązany zawiadomić dyżurnego ruchu tego posterunku, którego poinformował o zatrzymaniu. Maszynista może jechać dalej tylko za zgodą dyżurnego ruchu posterunku zapowiadawczego przyległego do szlaku, na którym pociąg się znajduje. (4)W przypadku, gdy nie można zawiadomić dyżurnego ruchu o możliwości kontynuowania jazdy po nieplanowanym zatrzymaniu na szlaku, maszynista może prowadzić pociag na zasadach „jazdy na widoczność” do miejsca, gdzie można nawiązać łączność z dyżurnym ruchu. (5) W przypadku uszkodzenia pojazdu trakcyjnego, który nie jest zdolny do dalszej	**Halt aus unvorhergesehenem Anlass (z.B. Triebfahrzeugschaden auf der Grenzbetriebsstrecke)** (1) Wenn auf der Grenzbetriebsstrecke ein Zug aus unvorhergesehenem Anlass, z.B. wegen eines schadhaften Fahrzeuges, hält, hat der Triebfahrzeugführer unverzüglich den Fahrdienstleiter zu verständigen und Hilfe anzufordern. (2) Über das unvorhergesehene Halten auf der Strecke informieren sich die Fdl gegenseitig. (3) Wenn ein Zug nach Halt aus unvorhergesehenem Anlass weiterfahren kann, muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter, dem er das Halten mitgeteilt hat, von der beabsichtigten Weiterfahrt verständigen. Der Triebfahrzeugführer darf nur weiterfahren, wenn der Fahrdienstleiter der rückgelegenen Zugmeldestelle zugestimmt hat. (4) Kann die Verständigung nicht herbeigeführt werden, muss der Triebfahrzeugführer bis zur Stelle, wo die Verständigung herbeigeführt werden kann, auf Sicht fahren. (5) Ist das schadhafte Triebfahrzeug nicht fahrtüchtig, informiert der Fdl die zuständige	Do § 64, ust 17 zu § 64 (17)

		jazdy, dyżurny ruchu informuje właściwego dyspozytora o konieczności zadysponowania pojazdu trakcyjnego w celu zwolnienia szlaku granicznego. Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Szczecinie wraz z Betriebszentrale Berlin wspólnie ustalają, z której stacji oraz w którym kierunku należy wysłać pojazd zastępczy w celu zwolnienia szlaku granicznego.	Betriebsleitung über die Notwendigkeit der Stellung eines Ersatztriebfahrzeuges. Die Außenstelle des Centrums Zarządzania Ruchem Kolejowym in Szczecin entscheidet gemeinsam mit der Betriebsleitung Berlin, von welcher Seite ein Ersatztriebfahrzeug an den schadhaften Zug zu senden ist, und in welcher Richtung die Grenzbetriebstrecke zu räumen ist.		
58.	Do /zu 408.2351	**Zabezpieczanie pojazdów na szlaku** Za zabezpieczenie taboru pozostawionego na szlaku odpowiadają pracownicy przewoźników. Dane o profilu odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym podane są w rozdziale 5.1.2	**Sichern der Fahrzeuge auf der Strecke** Für das Sichern der auf der Strecke verbliebenen Fahrzeuge sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich. Die entsprechenden Streckenneigungen sind im Abschnitt 5.1.2 angegeben.	Do/zu Ir-1 § 69 (3), (8) § 70	
59.	Do 408.0572 rozdz. 4-6 Zu 408.0572 Abschn 4-6 Do 408.2572 rozdz. 2 zu 408.2572 Abschn. 2	**Pozwolenie, prędkość i warunki szczególne przy cofaniu pociągu** Dyżurny ruchu wydaje zgodę na cofanie pociągu ze szlaku rozkazem , Dyżurny ruchu DB InfraGO AG poleceniem 95.95 i załącznikiem językowym W3. Dla pociągów przekraczających granicę cofanie pociągu bez uzgodnienia z dyżurnym ruchu jest zabronione. Jeżeli podczas cofania, pociąg będzie przejeżdżał przez przejazd kolejowo-drogowy na odcinkach prowadzenia ruchu DB InfraGO AG to należy wydać dodatkowo rozkaz G nr 8. Maszynista musi przy cofaniu tak regulować prędkość, żeby w każdej chwili zatrzymać pociąg, ale nie może przekroczyć 10 km/h. Maszynista musi zgłosić dyżurnemu ruchu zakończenie cofania pociągu i zjechanie pociągu w całości.	**Zustimmung, Geschwindigkeit und Besonderheiten beim Zurücksetzen:** Die Zustimmung zum Zurücksetzen von der freien Strecke erteilt der Fahrdienstleiter der DB InfraGO AG mit Auftrag 95.95 und Wortlautbeiblatt W 3. Für grenzüberschreitende Züge ist das Zurücksetzen ohne Abstimmung mit dem Fahrdienstleiter verboten. Werden beim Zurücksetzen Bahnübergänge auf den Streckenabschnitten mit der Betriebsführung der DB InfraGO AG befahren, müssen Sie zusätzlich Befehl G Nr. 8 erteilen. Der Triebfahrzeugführer muss beim Zurücksetzen so langsam fahren, dass er den Zug jederzeit anhalten kann. 10 km/h dürfen dabei nicht überschritten werden. Der Triebfahrzeugführer muss das Ende des Zurücksetzens und die Vollständigkeit des zurückgesetzten Zuges dem Fahrdienstleiter melden.	Do Ir-1 § 70 ust. 1-5 Zu Ir-1 § 70 Abs. 1-5	* * * * *
60.	Do 408.2581 rozdz. 3 Zu 408.2581 Abschn. 3 Do 408.0581 rozdz. 3 Zu 408.0581 Abschn. 3	**Żądanie zatrzymania pociągu przy grożącym niebezpieczeństwie** Przy grożącym niebezpieczeństwie, któremu można zapobiec lub zmniejszyć jego skutki poprzez zatrzymanie pociągów, należy nadać sygnał alarmowy do zatrzymania wg postanowień zarządcy infrastruktury, którego infrastruktura jest eksploatowana. (...)	**Nothaltauftrag geben bei drohender Gefahr** Bei drohender Gefahr, die durch Anhalten von Zügen abgewendet oder gemindert werden kann, ist der Nothaltauftrag nach den Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers zu geben, dessen Infrastruktur befahren wird. (...)	Zu Ir-1 § 65 Abs. und § 69, und Ie- 1 § 2 Abs. 14 und § 15 Abs. 1 pkt 1 und 2	

61.	Do 408.0581 rozdz. 3 oraz 408.2581 rozdz. 3 Zu 408.0581 Abschn. 3 und zu 408.2581 Abschn. 3	**Alarm / Kolejowe połączenie alarmowe REC** Po odebraniu - sygnału alarmowego A-1r i braku określenia przyczyn jego nadania z dyżurnym ruchu – po zatrzymaniu i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy, -„Kolejowego połączenia alarmowego REC" DB InfraGO AG maszynista musi natychmiast zmniejszyć prędkość pociągu do prędkości odpowiedniej dla jazdy na widoczność, oraz jeśli nie następuje „polecenie zatrzymania alarmowego" , maszynista może jechać dalej na zasadach „jazdy na widoczności" do najbliższego posterunku ruchu nawet, jeżeli posterunek ten leży na obszarze prowadzenia ruchu sąsiedniego zarządcy infrastruktury, chyba że otrzymał od dyżurnego ruchu inne polecenie.	**Notruf / Alarmsignal** Nach dem Eingang - eines Alarmsignals A1-r und der fehlenden Verständigungsmöglichkeit mit dem Fdl muss der Tf nach dem Anhalten und der Feststellung, dass es keine Fahrthindernisse gibt, - eines Notrufs der DB InfraGO AG muss der Tf die Geschwindigkeit des Zuges sofort auf die für das Fahren auf Sicht geforderte Geschwindigkeit verringern und wenn kein Nothaltauftrag oder keine Durchsage folgt, nach den Regeln des „Fahren auf Sicht" bis zur nächsten Betriebsstelle fahren – auch wenn sich diese Betriebsstelle im Bereich der Betriebsführung des benachbarten EIU befindet, wenn er keine andere Meldung oder Aufträge des Fdl erhält.	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69 Zu Ir-1 § 64 Abs. 5 und zu § 69 Ir- 5 § 12a Ie-1 § 15 Abs. 1 pkt. 1 Buchst. d und pkt 2 Buchst. e und f	*
62.	Do 408.0581 rozdz. 4 oraz 408.2581 rozdz. 4 Zu 408.0581 Abschn. 4 und zu 408.2581 Abschn. 4	**Dalsze postępowanie po poleceniu zatrzymania w trybie alarmowym** Drużyna pociągowa po porozumieniu się z dyżurnymi ruchu, poza udzieleniem pomocy ludziom i podjęciem środków w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, może postępować tylko wg poleceń właściwego dyżurnego ruchu. W celu podjęcia dalszych środków właściwy dyżurny ruchu powinien wydać niezbędne polecenia.	**Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrages** Das Zugpersonal darf nach Verständigung des Fahrdienstleiters außer bei Hilfeleistung für Menschen und Maßnahmen bei Betriebsgefahr nur nach den Aufträgen des zuständigen Fahrdienstleiters handeln. Für die weiteren fahrdienstlichen Maßnahmen hat der zuständige Fahrdienstleiter die erforderlichen Aufträge zu erteilen.	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69 Zu Ir-1 § 64 Abs. 5 und zu § 69	
		(...)	(...)		
75.	Do 408.48 Zu 408.48	**Postanowienia dotyczące jazd manewrowych na stacjach zmiany systemu** (1) Na stacjach zmiany systemu DB InfraGO AG obowiązują reguły ujęty w instrukcji 408.48. (2) Na stacji zmiany systemu PKP PLK S.A. obowiązują postanowienia instrukcji Ir-1 oraz instrukcji Ir-9.	**Bestimmungen für die Durchführung von Rangierfahrten auf den Systemwechselbahnhöfen** (1) Auf den Systemwechselbahnhöfen der DB InfraGO AG gelten die Regeln der Ril 408.48. (2) Auf den Systemwechselbahnhöfen der PKP PLK S.A. gelten die Regeln der Fahrdienstvorschrift Ir-1 und der Rangiervorschrift Ir-9.	Do Ir-1 oraz Ir-9 Zu Ir-1 sowie Ir-9	*
76.	Do 408.4831 rozdz. 2 Zu 408.4831 Abschn. 2	**Zabezpieczanie pojazdów przed zbiegnięciem (na stacjach)** Za zabezpieczenie taboru pozostawionego na stacjach odpowiadają pracownicy przewoźników. Dane o profilu stacji podane są w ust. 5.2.	**Festlegen von Fahrzeugen im Bahnhof** Für das Sichern der Fahrzeuge in den Bahnhöfen sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich. Die entsprechenden Neigungen der Bahnhöfe sind im Abschnitt 5.2 angegeben.	Do Ir-1 § 63 ust. 28 i Ir 9 §14 Zu Ir-1 § 63 Abs. 28 und Ir 9 §14	
		(...)	(...)		
78.	Do 408.4841 rozdz. 4 Zu 408.4841 Abschn. 4	**Zgłoszenie zwolnienia toru szlakowego po zakończeniu manewrów** Maszynista (kierownik manewrów) musi zgłosić właściwemu dyżurnemu ruchu (nastawniczemu) ukończenie manewrów i powrót składu manewrowego w całości zgodnie z przepisami KPI prowadzącego ruch.	**Vollständige Rückkehr der Rangierfahrt melden** Der Triebfahrzeugführer oder der Rangierbegleiter teilt dem zuständigen Weichenwärter (bei PKP PLK S.A auch Fahrdienstleiter) das Beenden des Rangierens und die vollständige Rückkehr der Rangierfahrt nach dem Regelwerk des betriebsführende EIU mit.	Do Ir- 1 § 12 ust. 2 l 4, Ir-9 § 15 ust. 2 Zu Ir- 1 § 12 Abs. 2 und 4 Ir-9 § 15 Abs. 2	

7.2. Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania

7.2.1.Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę pociągów

7.2.1.1 Przełączenie urządzeń SHP na PZB na stacji Szczecin Gumieńce w kierunku Niemiec

Dla przełączenia systemu SHP na system PZB wymagane jest zatrzymanie pociągu na stacji Szczecin Gumieńce. Postój w celu przełączenia urządzeń SHP/PZB należy zamówić we wniosku na RJ.

Przewoźnik zapewnia, że żaden pojazd nie wjedzie bez systemu PZB do stacji Löcknitz wzgl. zapewnia podjęcie działań według ustaleń z instrukcji ruchu 408 w przypadku nieskuteczności systemu PZB jeszcze przed stacją Löcknitz.

Odstępstwa od reguły dla pojazdów trakcyjnch posiadających centralne przełączanie systemów

Dla pociągów z pojazdami trakcyjnymi, które posiadają centralny system przełączania, w którym inne systemy istotne dla bezpieczeństwa są przełączane tylko podczas przełączania systemu ABP (sygnalizacja, możliwość podawania sygnałów alarmowych), postój dla przełączania w kierunku Niemiec należy zamówić dopiero po przekroczeniu granicy. Dla pociągów pasażerskich można w tym celu wykorzystać postój na przystanku Grambow.

7.2.1.2. Przełączenie urządzeń PZB na SHP na stacji Szczecin Gumieńce w kierunku Polski

Punktem przełączenia urządzeń jest stacja Szczecin Gumieńce. Do przełączenia systemu PZB na SHP wymagane jest zatrzymanie pojazdu na stacji Szczecin Gumieńce. Postój w celu przełączenia urządzeń PZB na SHP należy zamówić we wniosku na RJ.

Odstępstwa od reguły dla pojazdów trakcyjnych posiadających centralne przełączanie systemów

Dla pociągów z pojazdami trakcyjnymi, które posiadają centralny system przełączania, w którym inne systemy istotne dla bezpieczeństwa są przełączane tylko podczas przełączania systemu ABP (sygnalizacja, możliwość podawania sygnałów alarmowych), postój dla przełączania w kierunku Polski należy zamówić już przed przekroczeniem granicy państwa. Dla pociągów pasażerskich można w tym celu wykorzystać postój na przystanku Grambow.

7.2.1.3. Wykonanie przełączenia za pomocą urządzeń technicznych infrastruktury

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym Szczecin Gumieńce – Löcknitz nie jest wyposażony w żadne urządzenia techniczne umożliwiające dynamiczne przełączenie urządzeń oddziaływania.

7.2. Betriebliche Vorgaben zur Transition

7.2.1. Transition der Zugsicherungssysteme

7.2.1.1. Transition der SHP zu PZB im Bahnhof Szczecin Gumieńce in Richtung Deutschland *

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

Das EVU stellt sicher, dass keine Fahrzeuge ohne PZB in den Bahnhof Löcknitz einfahren, bzw. bei unwirksamer PZB Maßnahmen gem. 408 noch vor dem Bahnhof Löcknitz eingeleitet werden.

Abweichende Regelung für Tfz mit zentraler Systemumschaltung im Stand

Für Züge mit Triebfahrzeugen, welche eine zentrale Systemumschaltung besitzen, bei der mit dem Umschalten des Sicherheitssystems auch weitere netzrelevante Systeme umgeschaltet werden (Zugsignale, Notsignalsysteme), ist der Transitionshalt in Fahrtrichtung Deutschland erst nach der Staatsgrenze zu bestellen. Für Reisezüge darf dafür der Verkehrshalt am Hp Grambow genutzt werden.

7.2.1.2. Transition von PZB nach SHP auf dem Bahnhof Szczecin Gumieńce in Richtung Polen

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

Abweichende Regelung für Tfz mit zentraler Systemumschaltung im Stand

Für Züge mit Triebfahrzeugen, welche eine zentrale Systemumschaltung besitzen, bei der mit dem Umschalten des Sicherheitssystems auch weitere netzrelevante Systeme umgeschaltet werden (Zugsignale, Notsignalsysteme), ist der Transitionshalt in Fahrtrichtung Polen spätestens an der Staatsgrenze zu bestellen. Für Reisezüge darf dafür der Verkehrshalt am Hp Grambow genutzt werden.

7.2.1.3. Durchführung von durch die Infrastruktur technisch gestützten Transitionsverfahren

Auf der Grenzbetriebsstrecke Löcknitz – Szczecin Gumieńce sind durch die Infrastruktur technisch gestützte Komponenten für die fahrende/dynamische Transition nicht vorhanden.

Jeśli będzie przewidziane zabudowanie technicznych urządzeń umożliwiających takie przełączenie wówczas wymagane są szczegółowe uzgodnienia pomiędzy DB InfraGO AG a PKP PLK S.A.

7.2.1.4. Wykonanie manualnego przełączenia podczas jazdy

Dla pojazdów trakcyjnych wyposażonych w urządzenia pozwalające dokonać manualnego przełączenia podczas jazdy z /do Niemiec przełączenie systemów z PZB na SHP dokonuje się na granicy państw.

7.2.2. Przełączanie radiołączności pociągowej

Przełączenia urządzeń na niemiecką łączność pociągową GSM-R należy dokonać przy wskaźniku „GSM-R – D“ ustawionym w km 13,200.

Dla jazdy pociągu z Löcknitz do Polski punkt przełączenia na polską sieć analogową (kanał R 6) znajduje się przy wskaźniku W28 usytuowanym w km 13,200.

Po przełączeniu na sieć analogową maszynista ma obowiązek nawiązać łączność z dyżurnym ruchu stacji Stobno Szczecińskie celem sprawdzenia łączności.

(...)

8.6. Urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym pomiędzy stacjami, Szczecin Gumieńce – Grambow - Löcknitz. nie jest wyposażony w urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej. Natomiast na odcinku Szczecin Gumieńce – Szczecin Główny tor szlakowy jest wyposażony w urządzenia sieci trakcyjnej.

Soweit ein technisches Transitionsverfahren zum Einsatz vorgesehen ist, bedarf dies jeweils einer besonderen Definition und Vereinbarung zwischen der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. *

7.2.1.4. Durchführung einer manuellen Transition während der Fahrt

Für Triebfahrzeuge aus bzw. in Richtung Deutschland, bei denen die Transition während der Fahrt manuell ausgeführt werden kann, ist die Umschaltung von PZB auf SHP-System bzw. umgekehrt in der Gegenrichtung, in Höhe der der Staatsgrenze vorzunehmen.

7.2.2. Transition der Zugfunksysteme

Die Umschaltung in das deutsche GSM-R-Netz ist an der GSM-R Funknetztafel – aufgestellt in km 13,2 vorzunehmen.

Der einzuschaltende Zugfunkkanal R 6 bei Fahrt in Richtung Polen wird durch das sonstige Signal W 28 in km 13,2 angegeben.

Nach dem Umschalten in das polnische analoge Netz, führt der Triebfahrzeugführer ein Probegespräch mit dem Fahrdienstleiter Stobno Szczecinski.

(…)

8.6. Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion

Die Grenzbetriebsstrecke ist zwischen den Bahnhöfen Löcknitz - Szczecin Gumieńce nicht mit Oberleitungsanlagen ausgerüstet.
Der Streckenabschnitt Szczecin Gumieńce – Szczecin Główny ist mit Oberleitung überspannt.

9. Postanowienia końcowe

9.1. Postanowienia ogólne

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

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

9.3. Nadanie mocy prawnej

Aktualizacja nr 1 do „Miejscowego porozumienia granicznego między DB InfraGO AG Region Ost, Betrieb Netz Neustrelitz i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Szczecin Główny - Löcknitz“ wchodzi w życie dnia 14.12.2025 r.
Treść Ogólnego Porozumienia Granicznego z dnia 14.12.2008 r. nie stosuje się na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym regulowanym niniejszym MPG.

Szczecin .....2025 r.

za/für die
PKP PLK SA

9. Schlussbestimmungen

9.1. allgemeine Regelungen

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

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

(…)

9.3. Inkraftsetzung

Die Aktualisierung Nr.1 der „Örtlichen Grenzvereinbarung zwischen der DB InfraGO AG, Region Ost, Betrieb Netz Neustrelitz und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych in Szczecin für die Grenzbetriebsstrecke Löcknitz – Szczecin Główny“ tritt am 14.12.2025 in Kraft.
Die Regeln der allgemeinen Grenzvereinbarung vom 14.12.2008 werden auf der in der vorliegenden ÖGV aufgeführten Grenzbetriebsstrecke nicht angewendet.

Neustrelitz,..... 2025

za/für die
DB InfraGO AG

10. Załączniki

10.1. Wzory druków i określenia uzupełniające

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

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

https://www.dbinfrago.com/resource/blob/12596336/f1d9f5d92e8d0f33d7f00cbe50e05043/Ril-302-2000v01-NBN-2025-data.pdf

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

https://www.dbinfrago.com/resource/blob/12596346/04e83b2dff87fe0644c3d8491fec7054/Ril-302-2000v02-NBN-2025-data.pdf

10. Anhänge

10.1. Vordrucke und ergänzende Bestimmungen

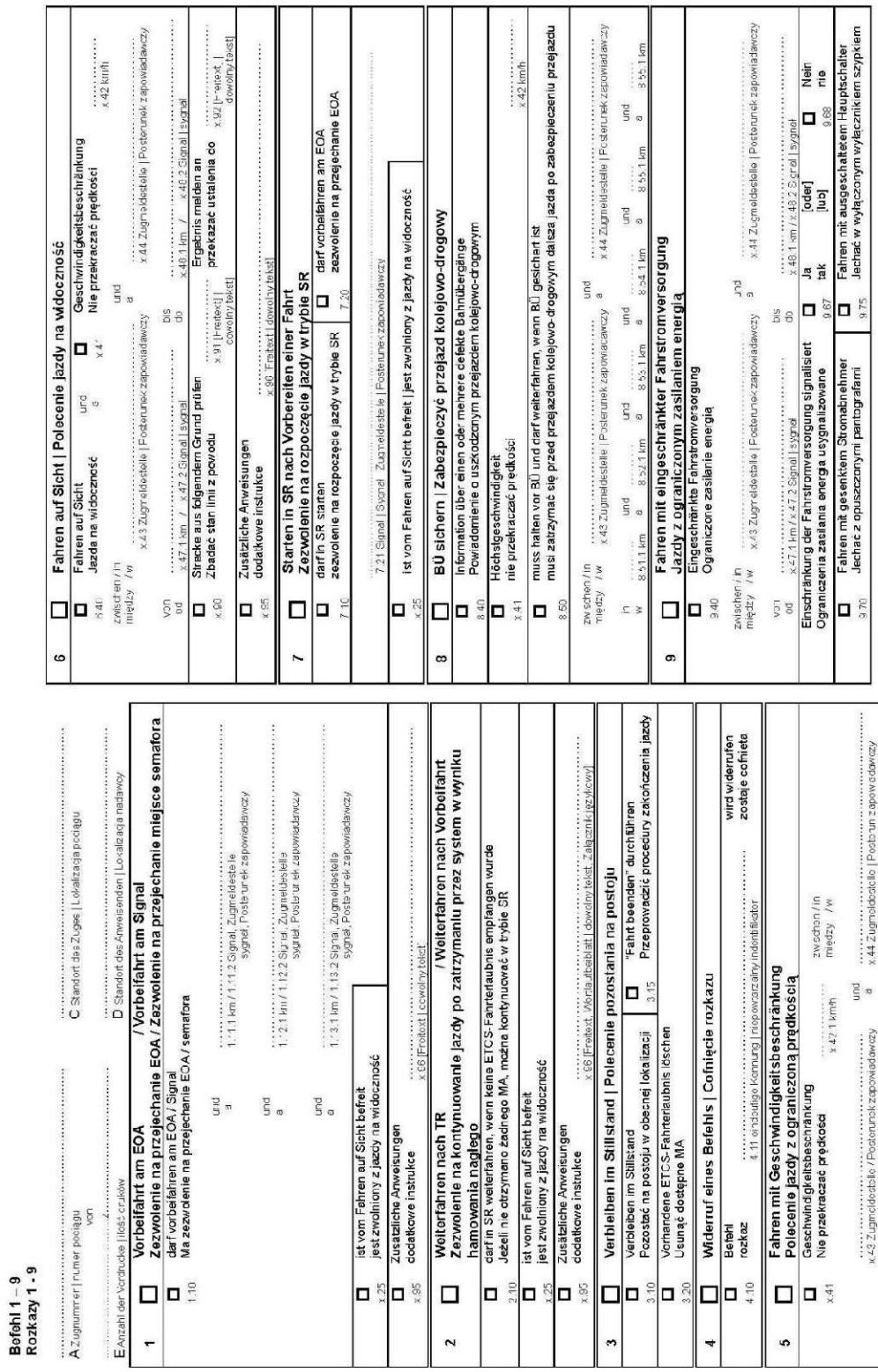
Zweisprachiger Befehl 1-9, Zweisprachiger nationaler Befehl 21-95 und Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95

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

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

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

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



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

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

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

Grund Nr. Przyczyna nr.	Anlass für Befehl 5 oder 6 Przyczyna w rozkazie 5 lub 6	Geschwindigkeit prędkości
10	Gleis kann besetzt sein Tor może być zajęty	auf Sicht na widoczność
11	Personen im Gleis / Kinder am Gleis Ludzi na torze / dzieci w pobliżu toru	auf Sicht na widoczność
12	Fahrzeuge im Gleis Pojazdy na torze.	auf Sicht na widoczność
13	Mehrere Sperrfahrten unterwegs Po torze zamkniętym znajduje się kilka pociągów	auf Sicht na widoczność
14	Einfahrt in ein Stumpfgleis im Bereich der DB InfraGO AG Wjazd na tor zakończony kozłem oporowym na obszarze DB InfraGO AG	30 km/h
15	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
16	Kein Durchrutschweg Brak drogi ochronnej za semaforem	30 km/h
17	Auf der Strecke ruht die Arbeit Jazda w okresie nieczynnego posterunku ruchu.	50 km/h
18	Reisezug muss ausnahmsweise über Güterzuggleise fahren Pociąg pasażerski musi wyjątkowo przejechać przez tory towarowe	40 km/h
19	Bahnübergang nicht ausreichend gesichert Przejazd kol.-drog. niedostatecznie zabezpieczone	20 km/h
20	Spurrillen nicht von Eis und Schnee befreit Rowki szyn nieoczyszczone ze śniegu i lodu	30 km/h
21	Reisendenübergang nicht gesichert Przejścia dla podróżnych niezabezpieczone	5 km/h
22	Bauarbeiten Roboty	)*
23	Unbefahrbare Stelle im gesperrten Gleis Miejsce niegrzejzdne na zamkniętym torze	auf Sicht na widoczność
24	Zustand nach Bauarbeiten Stan po robotach	)*
25	Arbeitsstelle nicht benachrichtigt Niezawiadomiona kierownika robót	auf Sicht na widoczność
26	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La oder WOS Niższa prędkość w stosunku do WOS lub La	)*
27	Beschädigte im gesperrten Gleis Pracownicy na zamkniętym torze	20 km/h und auf Sicht 20 km/h i na widoczność
28	Verdacht auf Mängel am Oberbau Podejrzenie uszkodzenia nawierzchni	25 km/h und auf Sicht 25 km/h i na widoczność
29	Mängel am Oberbau Zły stan nawierzchni	)*
30	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im benachbarten Gleis) Podejrzenie uszkodzenia sieci trakcyjnej (również na torze sąsiednim)	auf Sicht na widoczność
31	Verdacht auf Umwelterschäden (Erdrutsch, Sturmschäden usw.) Podejrzenie uszkodzeń na skutek złych warunków atmosferycznych (osuwisko, wywroty itp.)	auf Sicht na widoczność
32		
33	PZB-Streckeneinrichtungen gestört (gilt nicht bei Anzeigeführung) Torowe urządzenie PZB uszkodzone (nie ma zastosowania przy pociągach prowadzone na wskazań kabinowych)	60 km/h
34	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen Brak zależności semaforów od zwrotnic	50 km/h

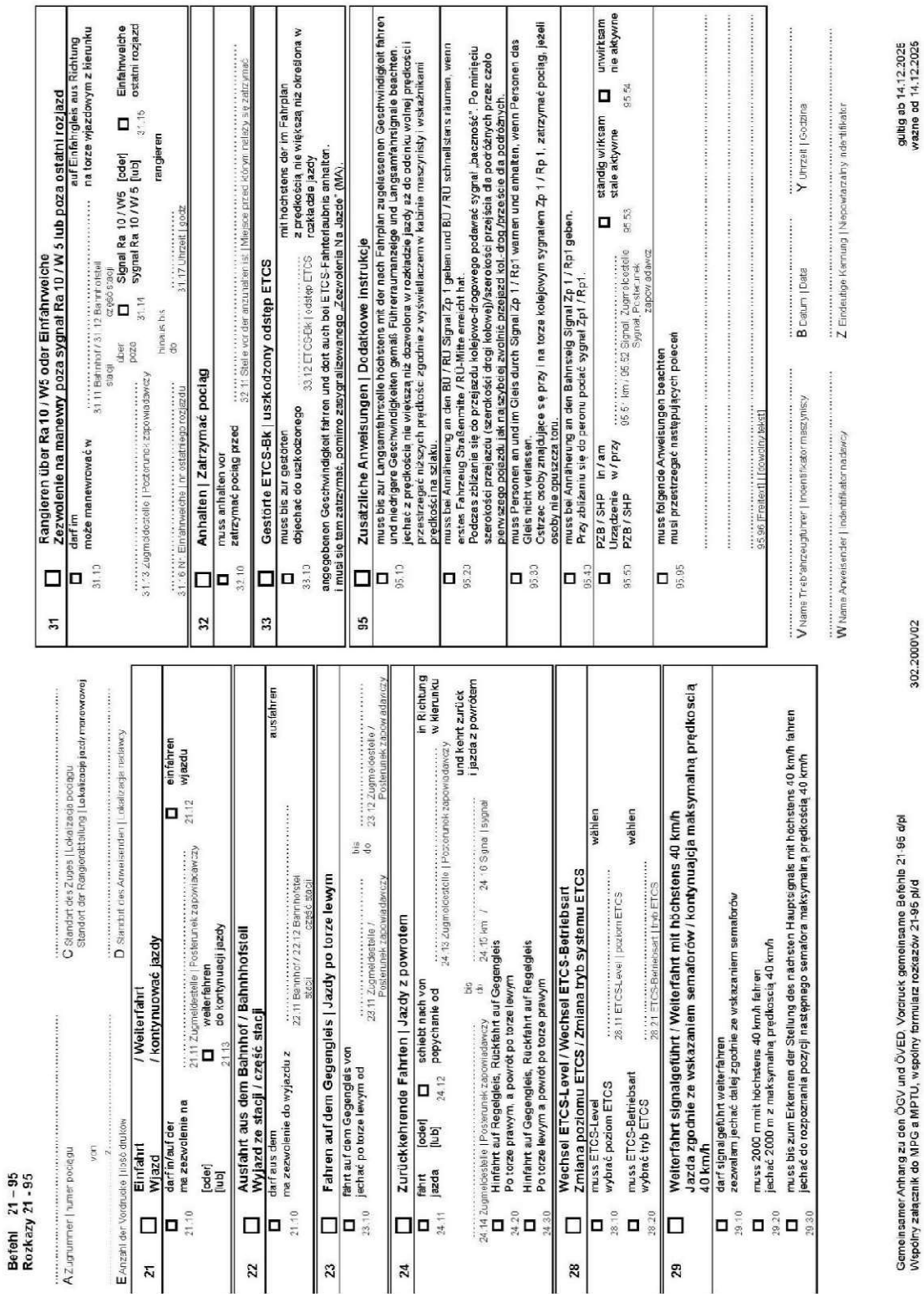
Grund Nr. Przyczyna nr.	Anlass für Befehl 5 oder 6 Przyczyna w rozkazie 5 lub 6		Geschwindigkeit prędkości
35	Weiche mit HV 73 ohne Sicherungseinrichtung gesichert Zwrotnica zabezpieczone zamkiem HV 73 bez blokady		5 km/h
36			
37	Warten von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich Ostrzeżenie podróżnych na peronie jest niemożliwe		)*
38	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert Brak informacji o zmianie peronu		auf Sicht na widoczność
39	Engstelle für LÜ-Sendungen Miejsce zwężone dla przesyłek z przekroczenia skrajnia		10 km/h
40	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen Ograniczona nośność budowli inżynierskich dla przesyłek nadzwyczajnych		)*
41	Spitzensignal unvollständig Sygnały czoła pociągu są niekompletny		40 km/h
42	Wirrwarmung Ostrzeżenie przed silnymi wiatrami		80 km/h
43	Schwungfahrabschnitt Jazda pociągu odbywa się z opuszczonym pantografem lub bez pobierania prądu trakcyjnego z sieci trakcyjnej		140 km/h
	Besonderheiten auf Grenzbetriebsstrecken **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.		)*
84	Einfahrt in ein Stumpfgleis im Bereich der PKP PLK S.A. Wjazd na tor zakończony kozłem oporowym na obszarze PKP PLK S.A.		20 km/h)*
	)* = unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben		
	)* = Różne wskazania dotyczące prędkości		
	Übersetzungshilfe:	**Tłumaczenie:**	
	Signal, Hauptsignal	Sygnał, Semafor	
	Weiche	rojazd	
	Gleis	tor	
	Regelgleis	po torze prawym	
	Gegengleis	po torze lewy	

302.2000v01

gültig ab 14.12.2025
ważne od 14.12.2025

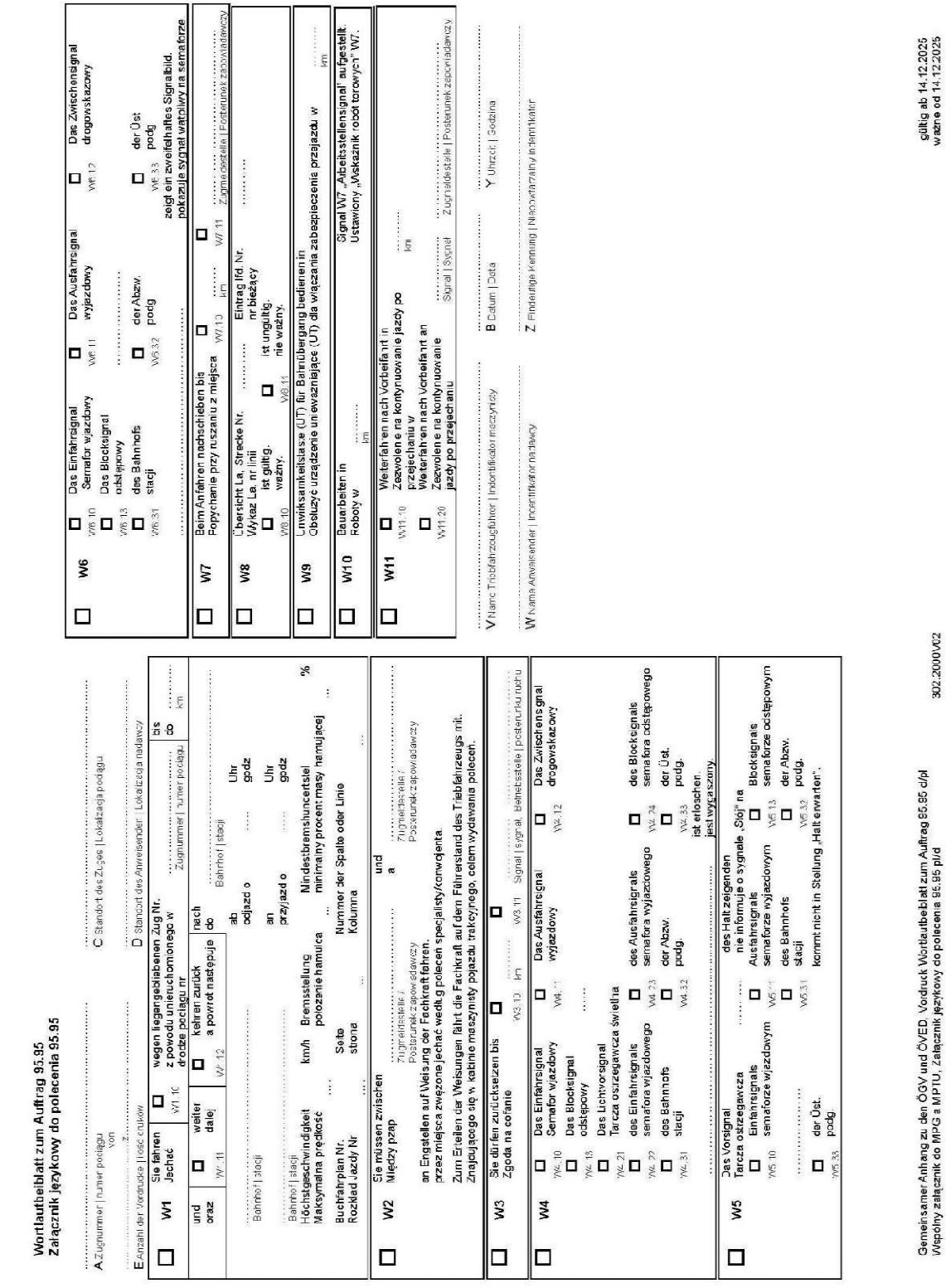
10.1.2. Dwujęzyczne Rozkazy 21 - 95 pl/d (strona przednia)

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



Załącznik językowy do rozkazu 95.95 (strona tylna)

Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95 (Rückseite)



(...)