

<b>Signalordnung, Bahnbetrieb international</b>	<b>Grenzüberschreitende Bahnstrecken</b>
<b>Örtliche Grenzvereinbarung Frankfurt (Oder) - Rzepin; Auszug für EVU</b>	<b>302.2204Z01</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Örtliche Grenzvereinbarung haben:

DB InfraGO AG  
Region Ost  
Netz Cottbus  
Vetschauer Straße 65  
03048 Cottbus

und

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

## 2 Örtliche Grenzvereinbarung

*siehe folgende Seiten*



Ril 302.2204Z01

**Miejscowe porozumienie graniczne**

**zawarte między  
DB InfraGO AG  
Region Ost  
Betrieb Netz Cottbus  
oraz  
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
(PKP PLK S.A)  
Zakład Linii Kolejowych w Zielonej  
Górze  
(zwanymi dalej stronami)  
dla odcinka  
eksploatowanego w ruchu  
granicznym  
Rzepin – Frankfurt (Oder)**

Ważne od 15. 01.2023

**Wyciąg dla przewoźników**

**Aktualizacja nr 3**

Obowiązuje od 14.12.2025

**Örtliche Grenzvereinbarung**

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

Gültig ab 15.01.2023

**Auszug für EVU**

**Aktualisierung Nr. 3**

Gültig ab 14.12.2025

\*

\*

Fachautor: I.IBB 34; Marvin Christ; +49 1523 7561562  
Örtlich zuständige Geschäftsführung: I.IB-O-N-CS; Kai-Uwe Schiemenz; Tel.: +49 160 9745 4775

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

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

**Do użytku na stanowisku pracy**

**Anwender**

(...)

(...)

MPG Rzepin- Frankfurt (Oder) należy udostępnić w koniecznym zakresie:

- pracownikom KPI wykonującym zadania w obszarze prowadzenia ruchu kolejowego,
- pracownikom KPI sporządzającym regulaminy techniczne, rozkłady jazdy, regulaminy tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów w czasie wykonywania robót,
- pracownikom uczestniczącym w planowaniu, realizacji lub nadzorze ruchu kolejowego i utrzymania;
- instruktorom ruchu kolejowego.

Die ÖGV Frankfurt (Oder) - Rzepin 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.

**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 Nowe struktury przy DB InfraGO, opis urządzeń infrastruktury	01.04.2025		
2	Einrichtung von Balisen zur Class-B Transition Zainstalowanie balis do przełączania systemów ABP podczas jazdy	21.10.2025		
3	Umsetzung der europäischen Befehle nach der DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2023/1693 DER KOMMISSION vom 10. August 2023 Wdrożenie europejskich rozkazów ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2023/1693 z dnia 10 sierpnia 2023 r.	14.12.2025		*

	<b>Spis treści</b>	<b>Inhaltsverzeichnis</b>	Seite
			strona
	Zmiany i uzupełnienia	Nachweis der Aktualisierungen	3
	Wykaz skrótów	Abkürzungsverzeichnis	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	9
	(...)	(...)	
2.4.3	Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej	Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den Infrastrukturbetreibern	9
2.4.4	Współpraca pomiędzy stanowiskami dyspozytorskimi	Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen	9
3.	Dane dotyczące parametrów infrastruktury, rozkłady jazdy pociągów	Infrastrukturdaten, Fahrpläne	10
	(...)	(...)	
3.2	Rozkład jazdy	Fahrpläne	10
3.2.1.	Warunki ogólne	allgemeine Bedingungen	10
3.2.2.	Sieciowy (roczny) rozkład jazdy pociągów	Netzfahrplan	10
3.2.3.	Indywidualny rozkład jazdy pociągów	Gelegenheitsverkehr	10
3.3	Przewóz przesyłek nadzwyczajnych	Außergewöhnliche Sendungen	10
3.3.1.	Ogólne postanowienia eksploatacyjne	allgemeine betriebliche Bestimmungen	10
3.3.2.	Miejscowe postanowienia eksploatacyjne	Örtliche betriebliche Bestimmungen	11
	(...)	(...)	
5.	Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym - Opis instalacji i urządzeń kolejowych oraz eksploatacji	Grenzbetriebsstrecke - Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen und betriebliche Vorgänge	14
5.1	Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke	14
	(...)	(...)	
5.1.3.	Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym	Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Grenzbetriebsstrecke	14
5.2	Stacje zmiany systemu i posterunki na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym	Systemwechselbahnhöfe und Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke	18
5.2.1.	Stacja Rzepin	Bahnhof Rzepin	18
5.2.2.	Posterunek odgałęźny w Kunowicach	Abzweigstelle Kunowice	20
5.2.3.	Przystanek Słubice	Haltepunkt Słubice	20
5.2.4.	Stacja Oderbrücke	Bahnhof Oderbrücke	21
5.2.5.	Stacja Frankfurt (Oder)	Bahnhof Frankfurt (Oder)	22
	(...)	(...)	
6.	Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej	Angaben zum Netzzugang	24
6.1	Stosowane przepisy i wytyczne - dokumenty	Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien - mitzuführende Unterlagen	24
6.2	Zasady akceptacji taboru kolejowego	Anforderungen an Fahrzeuge	24
6.2.1	Wymagań dotyczących wyposażenia pojazdów w urządzenia PZB	Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen	24
6.2.2	Zasady wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności	Vorgaben der Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk	25
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	25

6.3.1	Kompetencie językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG	25	
6.3.2	Kompetencie językowe na obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die PKP PLK S.A.	27	
6.3.3.	Kompetencie w obsłudze pokładowych systemów ABP	Kompetenz in der Bedienung der fahrzeugseitigen Zugbeeinflussungssysteme	27	
6.4	Uregulowania dotyczące przydziału tras	Regelungen zur Trassenzuweisung	27	
6.5	Współpraca pomiędzy przedsiębiorstwami przewozowymi	Zusammenarbeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen	31	
7.	Uregulowania wynikające z instrukcji i przepisów ruchu oraz sygnalizacji PKP PLK S. A. i DB InfraGO AG, a także wytycznych i umów międzynarodowych	Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien der DB InfraGO AG und PKP PLK S.A. sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen	32	
7.1	Przepisy ruchu	Betriebsvorschriften	32	
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 Zugfunkssysteme	47	
7.2.3	Przełączanie systemów zasilania trakcji elektrycznej	Transition der Oberleitungssysteme	47	
	(...)	(...)		
8.6.	Urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej	Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion	48	
8.6.1.	Opis urządzeń	Beschreibung der Anlagen	48	
	(...)	(...)		
8.6.6.	Bezpieczeństwo elektroenergetyczne	Sicherheitsmaßnahmen	48	
	(...)	(...)		
9.	Postanowienia końcowe	Schlussbestimmungen	49	
10	Załączniki	Anhänge	50	
10.1.1	Dwujęzyczne Rozkazy 1-9 pl/d	Zweisprachige Befehle 1 - 9 d/pl 302.2000V01	51	*
10.1.2	Dwujęzyczne Rozkazy 21 - 95 pl/d	Zweisprachige nationale Befehle 21 - 95 d/pl 302.2000V02	53	*
	Załącznik językowy do rozkazu 95.95 pl/d	Wortlautbeiblatt 302.2000V02	54	*
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
Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym	ERTMS	Eisenbahnverkehrsleitsystem "European Rail Traffic Management System"	ERTMS
Europejski System Sterowania Pociągami (European Train Control System)	ETCS	europäische Zugbeeinflussung (European Train Control System)	ETCS
Indywidualny rozkład jazdy	IRJ	Fahrplan für Gelegenheitsverkehr	-
Zarządca infrastruktury	KPI	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	EIU
Przewoźnik kolejowy	KPP	Eisenbahnverkehrsunternehmen	EVU
Maszynista	masz.	Triebfahrzeugführer	Tf
Miejscowe Porozumienia Graniczne	MPG	Örtliche Grenzvereinbarungen	ÖGV
Przejazd kolejowo-drogowy	pk	Bahnübergang	BÜ
Polski numer zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej	PNZ	Polnische Nummer der Zustimmung zur außergewöhnlichen Sendung im internationalen Verkehr	PNZ
Numer procesowy studium wykonalności przewozu przesyłki nadzwyczajnej w DB InfraGO AG.	Bza	Bearbeitungsnummer der Machbarkeitsstudie aT der DB InfraGO AG	Bza
Pociąg	poc.	Zug	Z
Posterunek odgałęźny	podg.	Abzweigstelle	Abzw
Posterunek zapowiadawczy	pzap.	Zugmeldestelle	Zmst
Punktowe urządzenia oddziaływania na pociąg	PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung	PZB
Samoczynne hamowanie pociągu	SHP	System der selbsttätigen Zugbremsung	SHP
Semafor drogowskazowy	Sdr.	Zwischensignal	Zsig
Semafor odstępowy	Sods.	Blocksignal	Bksig
Semafor wjazdowy	Swj.	Einfahrsignal	Esig
Semafor wyjazdowy	Swy.	Ausfahrsignal	Asig
Stacja		Bahnhof	Bf
Sygnaly zamknięcia torów	Z	Sperrsignal	Sperrsig
Sygnal zastępczy	Sz	Ersatzsignal	-
Wagon	wag.	Wagen	Wg
Wykaz Ostrzeżeń Stałych (WOS)	Dod. 2	Verzeichnis der ständigen Warnungen (WOS)	Dod. 2
Wykaz tymczasowych ograniczeń prędkości i innych szczegółów	La	Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderer Besonderheiten	La
Wykolejnica	Wk	Gleissperre	Gs
Regulamin sieci DB InfraGO AG	INB	Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG	INB
Samoczynna blokada liniowa	sbl	Automatischer Streckenblock	
Sterowanie ruchem kolejowym	srk	Leit- und Sicherungstechnik	LST
Detekcja Stanów Awaryjnych Taboru	DSAT	Ortungsanlagen für kritische Zustände an Fahrzeugen	HOA FBOA
Automatyka bezpieczeństwa pociągu	ABP	Polnischer Begriff für Zugbeeinflussungssysteme	-
National Train Control,	NTC	National Train Control,	NTC
Specific Transmission Module	STM	Specific Transmission Module,	STM
Class-B Systeme		Class-B Systeme	

## **1. Zakres obowiązywania**

### **1.1. Podstawa prawna**

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

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

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

- umowa między Republiką Federalną Niemiec a Rzeczpospolitą Polską o budowie i utrzymaniu granicznych obiektów mostowych w ciągu federalnych linii kolejowych w Republice Federalnej Niemiec i w ciągu linii kolejowych o znaczeniu państwowym w Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 26 lutego 2008 r.

### **1.2. Postanowienia ogólne**

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

Uwzględniając powyższe, w MPG dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Rzepin-Frankfurt (Oder) dopuszcza się odstępstwa oraz uzupełnienia. Dodatkowo, KPI określają w MPG Rzepin-Frankfurt (Oder) organizację prac dla przygotowania i prowadzenia ruchu kolejowego na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym.  
(...)

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

### **Obszar obowiązywania**

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

(...)

## **1. Geltungsbereich**

### **1.1. Rechtsgrundlage**

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

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

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

- Vertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Polen über den Bau und die Instandhaltung von Grenzbrücken in der Bundesrepublik Deutschland im Zuge von Schienenwegen des Bundes, in der Republik Polen im Zuge von Eisenbahnstrecken mit staatlicher Bedeutung vom 26.02.2008;  
abgeschlossen.

### **1.2. Allgemeine Bestimmungen**

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

Darauf aufbauend kann die ÖGV für die Grenzbetriebsstrecke Frankfurt (Oder) -Rzepin Abweichungen und Ergänzungen zulassen. Außerdem vereinbaren die EIU in der ÖGV Frankfurt (Oder) -Rzepin die Abläufe zur Vorbereitung und Durchführung des Eisenbahnbetriebes auf der Grenzbetriebsstrecke.  
(...)

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

### **Geltungsbereich**

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

(...)

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

### **1.3. Określenie pojęć**

W niniejszych MPG, użyto określeń o następującym znaczeniu:

#### **1.3.1. Stacja zmiany systemu**

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

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

#### **1.3.2. Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym**

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

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

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

#### **1.3.3. Granica prowadzenia ruchu**

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

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

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

### **1.3. Begriffsbestimmungen**

In dieser ÖGV werden Begriffe mit folgender Bedeutung verwendet:

#### **1.3.1. Systemwechselbahnhöfe**

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

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

#### **1.3.2. Grenzbetriebsstrecke**

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

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

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

#### **1.3.3. Grenze der Betriebsführung**

Die „Grenze der Betriebsführung“ ist die festgelegte Grenze, bis zu der das betriebliche Regelwerk des jeweiligen EIU gilt. Die Überleitung aus dem betrieblichen Regelwerk des einen EIU zu dem des anderen EIU vereinbaren die EIU in der ÖGV. Die Grenze der Betriebsführung für die Fahrtrichtung Oderbrücke - Kunowice befindet sich an der Staatsgrenze im km 3,942 (DB)/478,098 (PKP). Für die Fahrtrichtung Kunowice-Oderbrücke befindet sich die Grenze der Betriebsführung vor den Einfahrsignalen des Bahnhofs Oderbrücke im km 475,960 auf der polnischen Infrastruktur.  
(...)

### **1.3.7. Zdarzenie**

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

### **1.3.8. Zarządca infrastruktury (KPI)**

Podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową.

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

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

### **1.3.10 Aplikant**

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

Do Aplikantów stosuje się odpowiednio postanowienia dotyczące przewoźników kolejowych.

## **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

Rzepin - Frankfurt (Oder) są:

- ze strony DB InfraGO AG

Centrala Ruchu Berlin, Region Ost.

- ze strony PKP PLK S.A.

Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym -

Ekspozytura Zarządzania Ruchem

Kolejowym w Poznaniu.

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

### **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. Eisenbahninfrastruktur-unternehmen (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, Verloader, Spediteure und Unternehmen des kombinierten Verkehrs.

Zugangsberechtigte werden in der vorliegenden ÖGV unter EVU subsummiert.

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

(...)

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

(...)

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

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

Betriebsleitstellen zur Steuerung des Bahnbetriebes über die Grenzbetriebsstrecke

Frankfurt (Oder) - Rzepin sind seitens der

- DB InfraGO AG

die Betriebszentrale Berlin der Region Ost

- der PKP PLK S.A.

die Betriebsleitung (Centrum Zarządzania Ruchem

Kolejowym) in Warschau, Außenstelle in Poznan.

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

(...)

### 3.3. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych

#### 3.3.1. Ogólne postanowienia eksploatacyjne

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

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

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

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

(...)

### 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. Außergewöhnliche Sendungen

#### 3.3.1. Allgemeine betriebliche Bestimmungen

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

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

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

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

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

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

(...)

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

6. W przypadku 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.

### **3.3.2. Miejscowe postanowienia eksploatacyjne**

#### **Postanowienia dla relacji Rzepin – Oderbrücke**

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

Jeżeli zgodnie z warunkami przewozu:

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

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

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

(...)

5. Der Transport darf nur mit den 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. Örtliche betriebliche Bestimmungen**

#### **Bestimmungen für die Relation Rzepin – Oderbrücke**

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

Wenn laut Beförderungsbedingungen:

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

- eine Begleitung der außergewöhnlichen Sendung auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG vorgesehen ist, hat sich der Begleiter für den Abschnitt der DB InfraGO AG beim Fahrdienstleiter des Bahnhofs Rzepin zu melden.

\*

## **Postanowienia dla relacji Oderbrücke - Rzepin**

### **Tryb przekazywania przesyłek nadzwyczajnych na stacji Oderbrücke**

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

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

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

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

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

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

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

## **Bestimmungen für die Relation Oderbrücke – Rzepin**

### **Art und Weise der Übergabe außergewöhnlicher Sendungen auf dem Bahnhof Oderbrücke**

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

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

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

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

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

#### **Zarządzenie przewozu**

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

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

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

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

#### **Przewóz przesyłki nadzwyczajnej**

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

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

Jeżeli zgodnie z warunkami przewozu:

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

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

Dyżurni ruchu DB InfraGO AG informują o tym załącznikiem językowym przyczyna nr W2.

(...)

#### **Beförderungsanordnung**

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

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

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

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

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

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

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

Wenn laut Beförderungsbedingungen:

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

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

(...)

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

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

**5.1.3. Warunki techniczno-ruchowe odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym**

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

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

(3) Miarodajne największe pochylenie dla poszczególnych odcinków wynosi:

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

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

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

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

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

Tarcza ostrzegawcza Vf wzgl. Vff w km	Einfahrvorsignale Vf bzw. Vff in km
476,850 (5,217 DB)	
Sygnał powtarzający VWf wzgl. VWff w km	Vorsignalwiederholer VWf bzw. VWff in km
477,700 (4,305 DB)	
Semafor wjazdowy F wzgl. FF w km	Einfahrsignale F bzw. FF in km
477,814 (4,192 DB)	

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

**5.1. Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke (...)**

**5.1.3. Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Grenzbetriebsstrecke**

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

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

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

(4) Der Bremsweg beträgt auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der DB InfraGO AG 1 000m und auf dem Abschnitt der PKP PLK S.A. 1 300m.

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

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

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

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

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

(10) Po polskiej stronie jest radiołączność pociągowa analogowa kanał R7 jako system Class B, a po stronie niemieckiej jest radiołączność pociągowa GSM-R.

**(11) Urządzeń oddziaływania na pociąg - Systemy Class B:**

Urządzenia oddziaływania na pociąg DB InfraGO AG i PKP PLK S.A. eksploatowane są w różnych systemach.

Szlak graniczny od tarczy ostrzegawczej Vf lub Vff od stacji Oderbrücke do stacji Frankfurt (Oder) wyposażony jest w urządzenia punktowego oddziaływania na pociąg (PZB 90).

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

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

Balisy zlokalizowane są

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

Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania opisano w sekcji 7.2.1.1.

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

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

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

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

(10) Auf polnischer Seite ist analoger Zugfunk des Kanals R7 als Classe B System und auf deutscher Seite GSM-R Zugfunk vorhanden.

**(11) Zugbeeinflussungssysteme - Class B Systeme:**

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

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

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

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

Die Balisen befinden sich

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

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

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

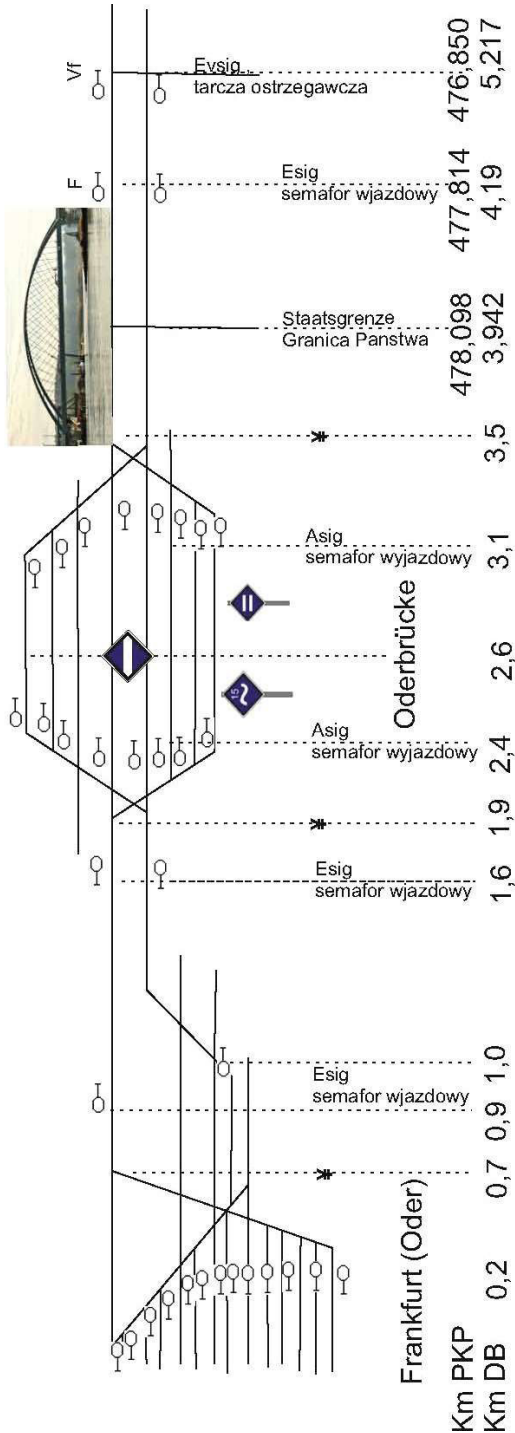
(12) Für grenzüberschreitende Zugfahrten gilt die Streckenklasse D3 (22,5 t Radsatzlast, 7,2 t/m Meterlast).

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

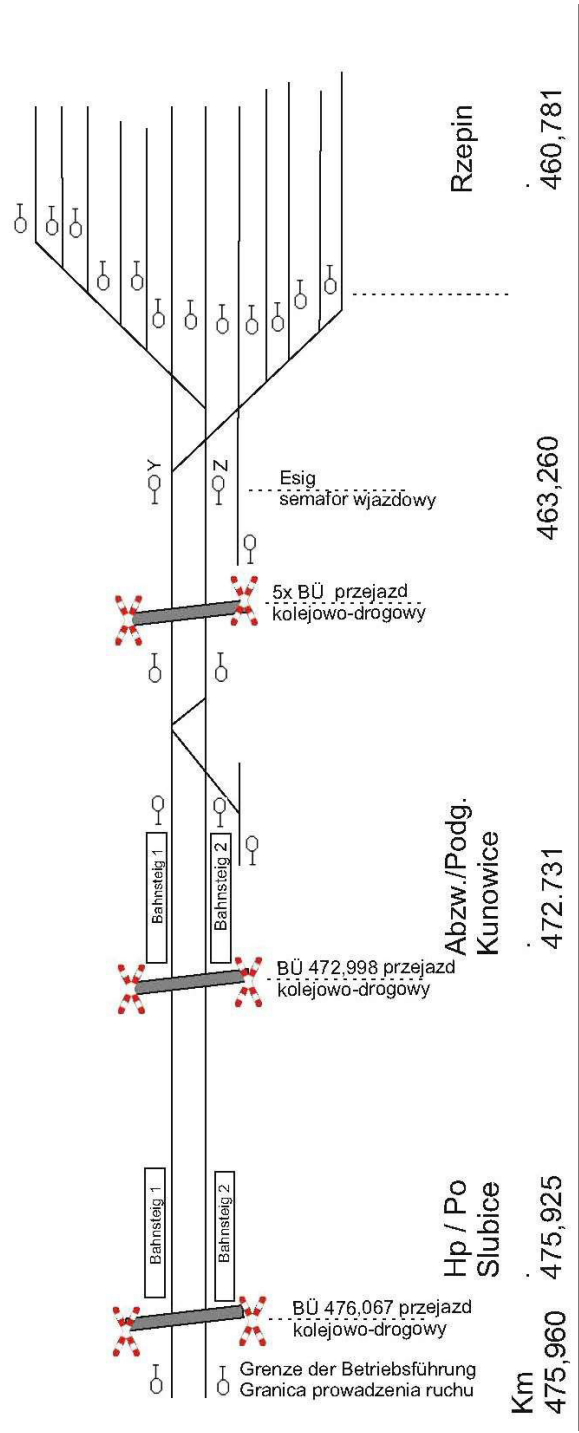
(13) Auf der Grenzbetriebsstrecke sind folgende Bahnübergänge vorhanden:

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

5.1. A01 Plan schematyczny odcinku eksploatowanych w ruchu granicznym



5.1.A01 Schematischer Lageplan der Grenzbetriebsstrecke



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

### **5.2.1. Stacja Rzepin**

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

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

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

(4) Miarodajne pochylenie

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

### **5.2.1. Bahnhof Rzepin**

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

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

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

(4) Die maßgebende Neigung beträgt

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



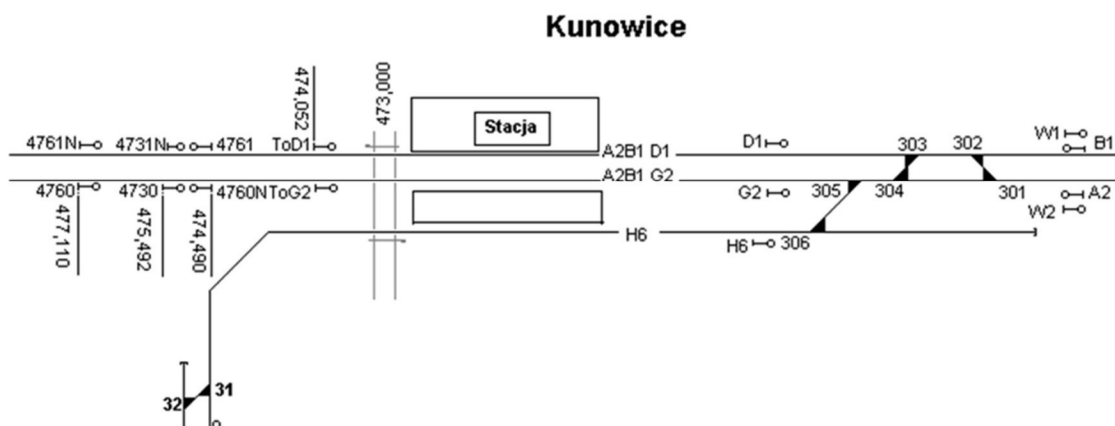
**5.2.2. Posterunek odgałęźny w Kunowicach**

**5.2.2. Abzweigstelle Kunowice**

Położenie posterunku	Lage der Betriebsstelle
Km 472,731	
Wysokość peronów	Die Bahnsteighöhe beträgt:
550 mm	
Długość peronów	Die Bahnsteiglänge beträgt:
200 m	

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

**5.2.2A01 Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke – Kunowice**



**5.2.3 Przystanek Słubice**

**5.2.3. Haltepunkt Słubice**

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

**5.2.4. Stacja Oderbrücke**

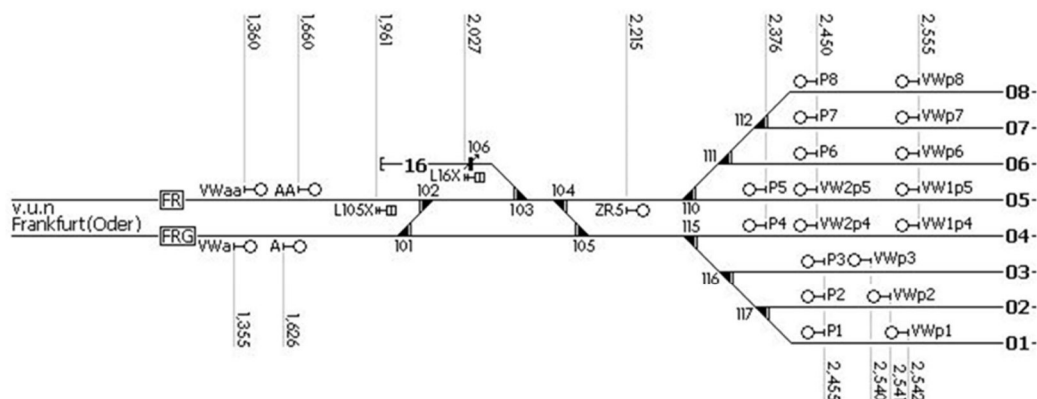
- (1) Stacja Oderbrücke służy wyłącznie do obsługi ruchu towarowego do i z Polski.
- (2) Stacja Oderbrücke obsadzona jest dyżurnym ruchu. Nastawnia elektroniczna z urządzeniami komputerowymi (ESTW-Z Siemens) znajduje się w km 3,240 we wschodniej części stacji. Stacja wyposażona jest w sygnalizatory świetlne systemu Ks.
- (3) Stacja Oderbrücke wyposażona jest w sieć trakcyjną. Na stacji znajduje się miejsce zmiany systemu zasilania trakcyjnego (15 kV 16,7 Hz - jednofazowy prąd przemienny DB InfraGO AG i 3kV prąd stały PKP PLK S.A.).  
Tory 16 i 23 nie są wyposażone w sieć trakcyjną.  
Tor 26 wyposażony jest w sieć trakcyjną o zasilaniu 3 kV DC.  
Przejazd przez miejsce separacji systemów zasilania musi odbywać się przy opuszczonym pantografie. W km 2,6- oraz w km 2,7 na każdym z torów stacji Oderbrücke ustawione są wskaźniki EL wg Ril 301.
- (4) Stacja Oderbrücke jest wyposażona w cyfrową radiołączność manewrową bez selektywnego wywoływania (RoR) wykorzystująca sieć P-GSM D (Krajowy Roaming).
- (5) Miarodajne pochylenia na stacji Oderbrücke

**5.2.4. Bahnhof Oderbrücke**

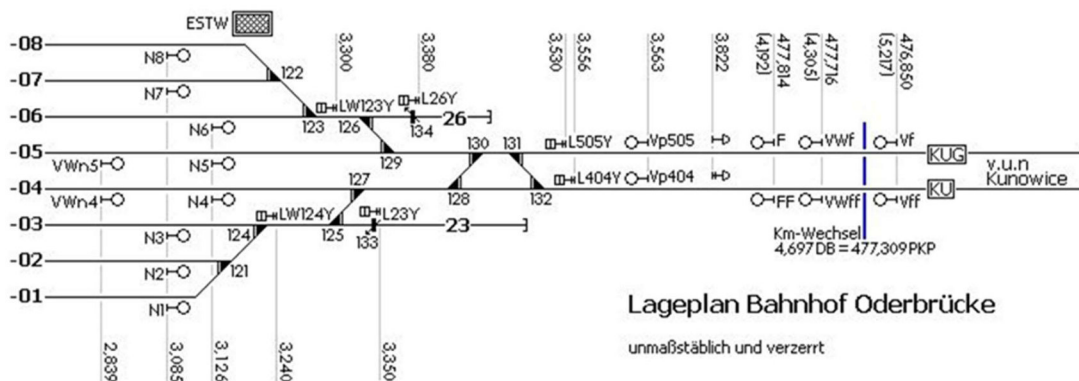
- (1) Der Bahnhof Oderbrücke dient ausschließlich zur Abfertigung des Güterverkehrs von und nach Polen.
- (2) Der Bahnhof Oderbrücke ist mit einem Fahrdienstleiter besetzt. Das elektronische Stellwerk (ESTW-Z, Bauart Siemens) befindet sich in km 3,240 im östlichen Teil des Bahnhofs. Die Signalisierung erfolgt durch Ks-Signale.
- (3) Der Bahnhof Oderbrücke ist mit elektrischer Oberleitung überspannt. Im Bahnhof befindet sich die Systemtrennstelle für die unterschiedlichen Stromsysteme (15kV-Einphasen-Wechselstrom der DB InfraGO AG und 3kV-Gleichstrom PKP PLK S.A.). Die Gleise 16 und 23 sind nicht mit Oberleitung überspannt. Das Gleis 26 ist mit Oberleitung (3 KV) überspannt.  
Die Systemtrennstelle ist mit gesenktem Stromabnehmer zu durchfahren. EL-Signale nach Ril 301 sind im km 2,6- sowie im km 2,7 in jedem der Gleise des Bf. Oderbrücke aufgestellt.
- (4) Der Bahnhof Oderbrücke ist mit digitalen Rangierfunk im Verfahren - Rangieren ohne Rangierfunkgruppen (RoR) unter Nutzung des Netzes P-GSM D (National Roaming) ausgerüstet.
- (5) Maßgebende Neigungen auf dem Bahnhof Oderbrücke

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

### 5.2.4.A01 Plany schematyczne posterunków ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym – Oderbrücke



### 5.2.4A01 Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke – Oderbrücke



Lageplan Bahnhof Oderbrücke

unmaßstäblich und verzerrt

### 5.2.5. Stacja Frankfurt (Oder)

- (1) Stacja Frankfurt (Oder) obsadzona jest dyżurnym ruchu. Nastawnia znajduje się na zachodniej stronie stacji.
- (2) Stacja Frankfurt (Oder) wyposażona jest w cyfrową sieć radiołączności manewrowej.
- (3) Stacja wyposażona jest w sygnalizację świetlną systemu HL zgodnie z instrukcją sygnalizacji DB 301.0103.
- (4) Stacja jest zelektryfikowana (sieć trakcyjna 15 kV, 16,7 Hz jednofazowego prądu zmiennego).
- (5) Stacja posiada urządzenia dla ruchu pasażerskiego z odpowiednimi możliwościami zapowiadawczymi i dostęp do terminala towarowego transportu kombinowanego (KV). Tor do bocznic terminala nie jest zelektryfikowany.
- (6) Informacja o miarodajnym pochyleniu w stacji jest zawarte w opisie trasy „Angaben für das Streckenbuch“.

### 5.2.5. Bahnhof Frankfurt (Oder)

- (1) Der Bahnhof Frankfurt (Oder) ist mit einem Fahrdienstleiter besetzt. Das Stellwerk befindet sich im Westkopf des Bahnhofs.
- (2) Der Bahnhof Frankfurt (Oder) ist mit digitalen Rangierfunk (RiR) ausgerüstet.
- (3) Der Bahnhof ist mit Lichtsignalen des HL-Systems gemäß 301.0103 ausgestattet.
- (4) Der Bahnhof ist mit einer Oberleitungsanlage (15kV, 16,7 Hz Einphasen-Wechselstrom) elektrifiziert.
- (5) Der Bahnhof besitzt Personenverkehrsanlagen mit entsprechenden Ansagemöglichkeiten und eine Zuführung zum Güterterminal des Kombinierten Verkehrs (KV-Terminal). Dieses Zuführungsgleis zum Terminal ist nicht elektrifiziert.
- (6) Die Angaben über die maßgebenden Neigungen im Bahnhof werden als Angaben für das Streckenbuch zur Verfügung gestellt.



## **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 (Infrastruktur nutzungsbedingungen, INB), a na PKP PLK S.A. Regulamin sieci. Dodatkowo uregulowania odpowiednich KPI obowiązują na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym, Miejscowego Porozumienia Granicznego (MPG).

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

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

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

### **6.2. Zasady akceptacji taboru kolejowego**

#### **6.2.1 Wymagań dotyczących wyposażenia pojazdów w urządzenia PZB**

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

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

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

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

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

## **6. Angaben zum Netzzugang**

### **6.1 Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien - mitzuführende Unterlagen**

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

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

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

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

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

### **6.2. Anforderungen an Fahrzeuge**

#### **6.2.1. Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen**

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

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

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

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

-Balise Transmission Module (BTM) (Balisenleseantenne).

### **6.2.2. Zasady wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności**

Do eksploatacji na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym DB InfraGO AG pojazdy trakcyjne przewoźnika muszą być wyposażone w radio pokładowe GSM-R przewoźne. W drodze odstępstwa na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym DB InfraGO AG pomiędzy granicą prowadzenia ruchu a stacją Oderbrücke dopuszcza się, aby pojazd prowadzący pociąg zostanie wyposażony terminal przenośny GSM-R, posiadający kartę SIM DB InfraGO AG z profilem co najmniej użytkownika „Lrf”. Należy zapewnić funkcjonalną rejestrację na urządzeń łączności ruchomej GSM-R na obszarze DB InfraGO AG.

Pojazdy kolejowe kursując na odcinku PKP PLK S.A. muszą być wyposażone w urządzenia radiotelefoniczne pracujące w sieci radiołączności pociągowej PLK ze sprawnym systemem „Radio-stop”.

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

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

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

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

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

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

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

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

### **6.2.2. Vorgaben der Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk**

Für den Betrieb auf der Grenzbetriebsstrecke der DB InfraGO AG müssen führende Fahrzeug mit einem fest eingebauten oder tragbaren GSM-R-Zugfunk-Fahrzeuggerät ausgerüstet sein. Abweichend davon wird zugelassen, dass auf der Grenzbetriebsstrecke der DB InfraGO AG zwischen der Betriebsführung und dem Bahnhof Oderbrücke ein mobiles GSM-R Endgerät auf dem führenden Fahrzeug mitzuführen ist. Dieses Endgerät muss die SIM-Karte der DB InfraGO AG mindestens mit dem Teilnehmerprofil „Lrf“ haben. Die funktionale Registrierung an dem zusätzlichen Endgerät ist im Bereich der DB InfraGO AG sicherzustellen.

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

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

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

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

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

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

Wenn schriftliche Befehle diktiert werden, muss der Triebfahrzeugführer im Rahmen der erforderlichen Sprachkompetenzen in der Lage sein, schriftliche Befehle auszufüllen, das Dikierte 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.

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

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

\*

**Internationales Phonetisches Alphabet  
Międzynarodowy alfabet fonetyczny**

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

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

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

Wydanie zawierające OPG+MPG, Gemeinsame Ausgabe AGV+ÖGV Ffo ; Aktualisierung Nr 3  
Gültig ab 14.12.2025

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

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

### 6.3.3. Kompetencje w obsłudze pokładowych systemów ABP

Jeśli nie jest możliwe zapewnienie obsługi PZB przez personel, system ETCS pojazdu musi zostać dezaktywowany najpóźniej na stacji Rzepin, aby automatyczne przejście do PZB nie spowodowało wymuszonego hamowania z powodu braku umiejętności obsługi. W takim przypadku należy zarządzić postój do przełączania systemów na stacji Oderbrücke, który obejmuje aktywację pokładowego systemu ETCS i zawsze wiąże się ze zmianą personelu.

## 6.4. Uregulowania dotyczące przydziału tras

### 6.4.1. Specyfikacja korzystania ze stacji zmiany systemu Oderbrücke

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

#### a) Czas postoju

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

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

#### b) Ograniczenie długości pociągów wraz z czynnymi lokomotywami

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

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

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

### 6.3.3. Kompetenz in der Bedienung der fahrzeugseitigen Zugbeeinflussungssysteme.

Wenn eine personalmäßige PZB-Bedienung nicht abgesichert werden kann, ist die ETCS-Fahrzeuanlage spätestens im Bahnhof Rzepin unwirksam zu schalten, damit es nicht durch die automatische Übernahme in die PZB zu Zwangsbremisungen durch fehlende Bedienungskompetenz kommt. In diesem Falle ist ein Transitions halt auf dem Bf. Oderbrücke zu bestellen, welcher die Aktivierung des fahrzeugseitigen ETCS-Systems beinhaltet, und in jedem Falle mit einem Personalwechsel verbunden ist.

## 6.4. Regelungen zur Trassenzuweisung

### 6.4.1. Nutzungsvorgaben des Systemwechselbahnhofs Oderbrücke

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

#### a) Haltezeit

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

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

#### a) Betriebliche Beschränkung der Gesamtzuglängen

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

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

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

- wymagany czas postoju wynosi maksymalnie 15 minut;

- pociąg będzie prowadzony przez lokomotywę wielosystemową i nie ma konieczności zmiany lokomotywy.

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

### **c) Oględziny techniczne wagonów**

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

### **6.4.2. Rozkład jazdy**

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

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

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

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

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

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

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

- die benötigte Haltezeit beträgt maximal 15 Minuten;

- es ist eine Mehrsystemlok vorhanden und kein Lokwechsel erforderlich.

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

### **c) Wagentechnische Untersuchungen**

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

### **6.4.2. Fahrplan**

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

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

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

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

**6.4.3. Numery pociągów**

**a) Stosowanie międzynarodowych numerów pociągów**

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

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

Nie powinna zmieniać numeru pociągu na stacji Oderbrücke.

**b) Przydzielanie międzynarodowego numeru pociągu**

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

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

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

**6.4.4. Wniosek o przydzielenie trasy**

**a) Podstawa umowna zamawiania tras**

Przewoźnicy zamawiają trasy zgodnie z przepisami

- „Infrastrukturnutzungsbedingungen“ DB InfraGO AG dla obszaru prowadzenia ruchu DB InfraGO AG, i
- „Regulamin sieci“ PKP PLK S.A. dla obszaru prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.

**c) Fahrplanveröffentlichung und Verteilung**

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

**6.4.3. Zugnummer**

**a) Verwendung einer internationalen Zugnummer**

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

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

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

**b) Vergabe einer internationalen Zugnummer**

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

- in der Richtung Deutschland - Polen beantragt das EVU die internationale Zugnummer bei den Ansprechpartnern der DB InfraGO AG.
- in der Richtung Polen - Deutschland wird dem EVU die internationale Zugnummer beim Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A. im Nachgang zur Trassenanmeldung zugewiesen.

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

**6.4.4. Trassenanmeldung**

**a) Vertragliche Grundlage für die Trassenanmeldung**

Die EVU beantragen die Trassen gemäß den Bestimmungen der

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

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

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

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

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

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

#### **c) Minimalne wymagania dotyczące zamawiania tras:**

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

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

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

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

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

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

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

#### **c) Mindestanforderungen an die Trassenanmeldung:**

Trassenanmeldungen sind plausibel, wenn sie folgende Angaben enthalten:

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

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

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

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

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

#### **6.5. Współpraca między przedsiębiorstwami przewozowymi**

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

Przewoźnik kolejowy zestawiając skład pociągu w Niemczech musi znać i przestrzegać zasad zestawiania składu pociągu oraz możliwych zmian na całej trasie pociągu – również na odcinkach PKP PLK S.A. Przewoźnik kolejowy zestawiając skład pociągu w Polsce musi znać i przestrzegać zasad zestawiania składu pociągu oraz możliwych zmian na całej trasie pociągu – również na odcinkach DB InfraGO AG.

W kierunku od Niemiec do Polski obowiązują następujące zasady: Przyjmujący przewoźnik informuje się jeszcze przed przyjazdem pociągu na stacji Oderbrücke, czy parametry pociągu odpowiadają wnioskowanemu rozkładowi jazdy, i wprowadza do systemu SKRJ zmiany w parametrach pociągu jeszcze przed jego przyjazdem pociągu na stacji Oderbrücke (wzgl. wnioskuje odchylenia od charakterystyki pociągu przy DB InfraGO AG)

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

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

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

#### **6.5. Zusammenarbeit der Eisenbahnverkehrsunternehmen**

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

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

In Richtung von Deutschland nach Polen gilt darüber hinaus:

Das übernehmende EVU informiert sich noch vor der Ankunft eines Zuges auf dem Bahnhof Oderbrücke, ob die Zugparameter dem beantragten Fahrplan entsprechen, und gibt Änderungen der Zugparameter noch vor der Ankunft eines Zuges im Bahnhof Oderbrücke in das System SKRJ ein.

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

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

### 7.1. Przepisy ruchu

### 7.1. Betriebsvorschriften

Lp. Nr Lfd. Nr.	Według 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 Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen zum Betrieb auf der Grenzbetriebsstrecke	Według instrukcji PKP PLK S.A. Hinweis auf Vorschrift der PKP PLK S.A.
		(...)	(...)	
3.	Do 408.0202 rozdz. 1 oraz do 408.2202 rozdz. 1 Zu 408.0202 Abschn. 1 und zu 408.2202 Abschn.1	<b>Polecenia i informacji - Oznaczenie pociągów</b> W poleceniach i informacjach pociągi określone są przy użyciu języka niemieckiego słowem „Zug” i numerem pociągu. W przypadku jazdy pociągów po torze zamkniętych słowa „Zug” należy zastępować przez wyraz „Sperrfahrt”. W poleceniach i informacjach pociągi określone są przy użyciu języka polskiego słowem „Pociąg” i numerem pociągu. W przypadku jazdy pociągów po torze zamkniętych po słowie „Pociąg” dodaje się wyrazy „po torze zamkniętym”.	<b>Aufträge und Meldungen - Bezeichnen der Züge</b> Züge sind in Aufträgen und Meldungen bei Nutzung der deutschen Sprache mit dem Wort „Zug“ und der Zugnummer zu bezeichnen. Das Wort „Zug“ ist bei Sperrfahrten durch das Wort „Sperrfahrt“ zu ersetzen. Züge sind in Aufträgen und Meldungen bei Nutzung der polnischen Sprache mit dem Wort „Pociąg“ und der Zugnummer zu bezeichnen. Das Wort „Pociąg“ ist bei Sperrfahrten durch die Worte „po torze zamkniętym“ zu ergänzen.	Do Ir-1 § 23 ust. 7,8 i 9 Zu Ir-1 § 23 Abs. 7, 8 und 9
4.	-	<b>Dodatkowe informacje dotyczące pociągów przewożących towary niebezpieczne</b> W przypadku kursowania pociągów z towarem niebezpiecznym - w tym z TWR (towary niebezpieczne wysokiego ryzyka zgodnie z działem 1.10.3.1.2 RID) – przewoźnik po stronie polskiej, przed przekroczeniem granicy w kierunku Polski, przekazuje elektroniczny wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu dyżurnemu ruchu stacji Rzepin RzA. W przypadku towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka zgodnie z punktem 1.10.3.1.2. RID (TWR) obowiązują przewoźnika po stronie polskiej zaplanowanie pociągów za pośrednictwem systemu SEPE. W przypadku braku technicznej możliwości przeprowadzenia planowania w SEPE, wyznaczony pracownik przewoźnika powiadamia telefonicznie dyspozytora ds. planowania produkcji w Ekspozyturze Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. w Poznaniu, podając informacje zgodnie z 8. 1) a) i b) § 17, Instrukcji Ir- 16. Przewoźnik zamawiający trasę w DB InfraGO AG powinien uwzględnić	<b>Zusätzliche Informationen über Züge, die gefährliche Güter befördern</b> Wenn Züge mit gefährlichen Gütern - darunter auch gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial nach Kapitel 1.10.3.1.2. RID - verkehren, hat das auf polnischer Seite auftretende EVU noch vor dem Übergang auf das polnische Streckennetz die Wagenliste dem Fdl RzA des Bahnhofs Rzepin zu übermitteln.  Bei gefährlichen Gütern mit hohem Gefahrenpotenzial nach Kapitel 1.10.3.1.2. RID gilt für das bei der PKP PLK S.A. auftretende EVU die Pflicht der Planung der Zugfahrt mit Hilfe des Systems SEPE. -Bei fehlender technischer Möglichkeit der Nutzung des Systems SEPE informiert der dafür bestimmte Mitarbeiter des übernehmenden EVU den Disponenten für Planung in der Außenstelle des Centrums Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A. in Poznan, und erteilt die gemäß Punkt 8.1) a) und b) des § 17 der Vorschrift Ir-16 erforderlichen Informationen. Das bei der DB InfraGO AG trassenbestellenden EVU hat die oben genannten Abläufe in den Planungen für den Aufenthalt auf dem Bahnhof Oderbrücke zu berücksichtigen.	Do Ir-1 § 24 ust. 13 i § 37 ust. 7 pkt 6 i § 14 ust. 8 i § 28 ust. 2 Ir-16 § 12 Zu Ir-1 § 24 Abs. 13 und zu § 37, Abs. 7, Pkt.6 und § 14 Abs. 8 und § 28 Abs. 2; Ir-16 § 12-

		powyższe w planowaniu czasu postoju na stacji Oderbrücke.		
		(...)	(...)	
6.	Do 408.2301 rozdz. 1 Zu 408.2301 Abschn. 1	<b>Brak znajomości linii przez maszynistę</b> Prowadzenie pociągów przez maszynistę, nieposiadającego znajomości odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym, jest zabronione.	<b>Ohne Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers fahren</b> Das Fahren ohne Streckenkenntnis ist auf der Grenzbetriebsstrecke nicht erlaubt.	Do Ir-1§ 16 ust. 3 Zu Ir-1 § 16 Abs.3
7.	Do 408.0321 408.2321 rozdział 2 oraz 481.0205 rozdz. 7  Zu 408.0321zu 408.2321 Abschn. 2 sowie 481.0205 Abschnitt 7	<b>Zgłoszenie dyżurnemu ruchu gotowości pociągu</b> (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 Rzepin zgłaszanie gotowości wykonuje się według postanowień Instrukcji Ir-1 § 14 ust.6. (3) Na stacji Frankfurt (Oder) oraz na stacji Oderbrücke zgłoszenie, że pociąg jest przygotowany do jazdy, należy przekazywać z wykorzystaniem łączności radiowej GSM-R. W tym celu należy przesłać zgłoszenie gotowości, wybierając numer telefonu 9990 10004 na terminalu GSM-R przy poprawnym zalogowaniu użytkownika w sieci GSM-R. Wiadomość zgłoszenia gotowości zostanie automatycznie przekazana do dyżurnego ruchu. (4) Ponadto na stacji Oderbrücke, dla pociągów w kierunku Rzepina, obowiązują następujące zasady: Maszyniści pojazdów trakcyjnych, którzy dla wykonania przełączenia systemu zatrzymują pociąg, mogą zgłaszać gotowość pociągu do odjazdu, jeżeli zostały spełnione warunki eksploatacyjne, poza przełączeniem urządzeń oddziaływania pociągu z PZB 90 na SHP. Urządzenie PZB 90 na pojeździe muszą być aktywne do momentu udzielenia zgody dyżurnego ruchu do odjazdu. Dopiero po udzieleniu zezwolenia na wyjazd pociągu ze stacji może nastąpić przełączenie systemu PZB 90 na SHP. W przypadku pojazdów trakcyjnych, na których nie można wybrać niezależnie od siebie systemu zasilania prądem i systemu zabezpieczającego jazdę (PZB/SHP), przewoźnik musi na własną odpowiedzialność określić środki odbiegające od powyższych ustaleń.	<b>Meldung an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist</b> (1) Auf den Bahnhöfen der Grenzbetriebsstrecke muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter melden, dass der Zug vorbereitet ist, wenn - ein Personalwechsel stattgefunden hat, - sich die Zugcharakteristik ändert (z.B. Änderung der Zuglänge, Mindestbremsleistung oder Traktionsart), - wenn eine wagentechnische Untersuchung durchgeführt wurde, oder - soweit erforderlich- eine Bremsprobe durchgeführt wurde. (2) Auf dem Bahnhof Rzepin ist die Meldung, dass der Zug vorbereitet ist, gemäß den Bestimmungen der polnischen Fahrdienstvorschrift Ir-1 § 14 (6) abzugeben. (3) Auf den Bahnhöfen Frankfurt (Oder) bzw. Oderbrücke ist die Meldung, dass der Zug vorbereitet ist, über Zugfunk GSM-R abzugeben. Die Meldung an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist, ist durch einen Anruf der Rufnummer 999010004 mit einem im GSM-R-Zugfunk funktional registrierten (angemeldeten) GSM-R-Gerät, abzugeben und wird zur Auswertung an den Fahrdienstleiter übertragen. (Verfahren nach 481.0205 Abschn. 7) (4) Darüber hinaus gilt im Bahnhof Oderbrücke für Züge in Fahrtrichtung Rzepin Folgendes: Triebfahrzeugführer auf Triebfahrzeugen, deren Systemumschaltung aufgrund der technischen Eigenschaften im Stillstand durchgeführt werden muss, dürfen die Zugvorbereitungsmeldung abgeben, wenn die betrieblichen Voraussetzungen, ausgenommen das Umschalten des Zugbeeinflussungssystems PZB zu SHP, erfüllt sind. Die PZB-Fahrzeugeinrichtung muss so lange aktiv sein, wie eine Zustimmung des Fahrdienstleiters zur Abfahrt nicht vorliegt. Erst mit Erteilen der Zustimmung zur Abfahrt darf die Umschaltung des Zugbeeinflussungssystems von PZB zu SHP erfolgen. Bei Triebfahrzeugen, bei denen das Stromsystem und das Zugsicherungssystem nicht unabhängig voneinander ausgewählt werden können, sind vom EVU eigenverantwortlich Maßnahmen zur Erreichung des Schutzziels „Verhindern einer unzulässigen Vorbeifahrt am Halt	Do Ir-1 § 14 zu Ir-1 § 14

			zeigenden Ausfahrtsignal in Richtung Polen“ festzulegen.	
8.	Do 408.0331 rozdz. 3 ust. 3 oraz do 408.2331 rozdz. 3 ust. 3Zu 408.0331 Abschn. 3 Abs. 3 und zu 408.2331 Abschn. 3 Abs. 3	<b>Czoło pociągu znajduje się za semaforem</b>  Jeśli na odcinkach PKP PLK S.A. nie można stwierdzić jaki sygnał podaje semafor lub nie można podać sygnału zezwalającego na semaforze na odcinkach PKP PLK S.A. i DB InfraGO AG, maszyniście należy wydać rozkaz pisemny.	<b>Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus</b>  Ist im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. die Fahrtstellung nicht feststellbar oder kann in den Bereichen der Betriebsführung der PKP PLK S.A. und der DB InfraGO AG das Signal nicht auf Fahrt gestellt werden, muss der Fahrdienstleiter die Zustimmung durch Befehl erteilen.	Do § 62 ust. 5 Zu § 62, Abs. 5
9.	Do 408.0411 oraz 408.2411 Zu 408.0411 und zu 408.2411	<b>Rozkazy pisemne</b> 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.  Každy dyżurny ruchu wydaje rozkazy zgodnie z własnymi przepisami i zasadami niniejszego MPG.  Rozkazy specjalne dotyczące ruchu granicznego w DB InfraGO AG to dwujęzyczne rozkazy d/pl, a w PKP PLK S.A. druki rozkazów zgodne z 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.  Używanie specjalnych rozkazów dotyczące ruchu granicznego jest ograniczone do odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym. Maszyniści przyjmują rozkazy zgodnie z zasadami obowiązującymi u danego zarządcy infrastruktury. Nazwy posterunków nie mogą być skracane przy wypełnieniu druku.	<b>Schriftliche Befehle</b> Die Fahrdienstleiter der Betriebsstellen auf den Grenzbetriebsstrecken erteilen Aufträge an grenzüberschreitende Zugfahrten mit den Befehlsvordrucken gemäß Abschn. 10.1.  Jeder Fdl fertigt die Befehle nach seinem Regelwerk und nach den Regeln dieser ÖGV aus.  Die „ <i>besonderen Befehle für den Grenzverkehr</i> “ sind bei der DB InfraGO AG die zweisprachigen Befehle d/pl und bei der PKP PLK S.A. die Befehlsvordrucke gemäß TSI OPE.  Die Fdl fertigen die besonderen Befehle für den Grenzverkehr auch nach ihren Richtlinien aus, wenn der Anlass für die Befehlsausfertigung im Bereich der Betriebsführung des anderen EIU liegt.  Der Einsatz der besonderen Befehle für den Grenzverkehr ist auf die Grenzbetriebsstrecke beschränkt.  Die Triebfahrzeugführer nehmen die Befehle nach den Regeln des betriebsführenden EIU entgegen. Namen von Betriebsstellen dürfen beim Ausfüllen nicht abgekürzt werden.	Do § 58 Zu § 58
10.	Zu 408.0411  und zu 408.2411 Abschn. 2.8	<b>Dwujęzyczne druki rozkazów DB InfraGO AG</b> Dyżurny ruchu DB InfraGO AG korzystają z dwujęzycznych druków rozkazów DB InfraGO AG. Formularz dla rozkazów G 1-9 d/pl (przy DB InfraGO AG: 302.2000V01) jest drukowany po obu stronach. Rozkazy G 1-9 znajdują się z przodu, a uzasadnienie dla rozkazów G 5 lub 6 z tyłu. Przyczyny 80 do 84 zostały dodane tylko dla odcinków eksploatowanych w ruchu granicznym. Formularz dla rozkazów G 21-95 ( przy DB InfraGO AG: 302.2000V02) jest drukowany po obu stronach.	<b>Zweisprachige Befehlsvordrucke der DB InfraGO AG</b> Die Fdl der DB InfraGO AG verwenden die zweisprachigen Befehlsvordrucke der DB InfraGO AG. Der Vordruck Befehle 1-9 d/pl ist beidseitig bedruckt (302.2000V01).  Auf der Vorderseite befinden sich die Befehle 1-9 d/pl. Auf der Rückseite befinden sich die Gründe zum Befehl 5 bzw. 6 d/pl. Zusätzlich wurden die Gründe 80 - 84 für den Grenzbetrieb aufgenommen. Der Vordruck Befehl 21-95 d/pl ist beidseitig bedruckt (302.2000V02).	

		<p>Z przodu znajdują się rozkazy G 21-95 d/pl, a z tyłu Załącznik językowy do polecenia 95.95 d/pl.</p> <p>Druki rozkazów 1-9 d/pl oraz rozkazów 21-95 d/pl mogą być wypełnione tylko z jednej strony.</p> <p>Używanie wolnego tekstu nie jest zalecane. W celu uzyskania dodatkowych poleceń należy używać rozkazy 21-95.</p> <p>W rozkazie 95.95 uwzględniono dodatkowe dwujęzyczne sformułowania W1 - W14 dla ruchu granicznego.</p> <p>Jeśli wyjątkowo konieczne jest użycie wolnego tekstu, musi być zaznaczone w rozkazie 95 w poleceniu 95.95, a wolny tekst musi być wprowadzony w dwóch językach.</p>	<p>Auf der Vorderseite befinden sich die Befehle 21-95 d/pl. Auf der Rückseite befindet sich das Wortlautbeiblatt zum Auftrag 95.95 d/pl.</p> <p>Die Vordrucke Befehle 1-9 d/pl und Befehle 21-95 d/pl dürfen nur einseitig beschrieben werden.</p> <p>Die Verwendung von Freitexten ist nicht vorgesehen. Für zusätzliche Anweisungen werden die Befehle 21 - 95 d/pl genutzt.</p> <p>Im Auftrag 95.95 wurden zusätzlich zweisprachige Wortlaute W1 - W14 für den Grenzbetrieb aufgenommen.</p> <p>Muss ausnahmsweise ein Freitext verwendet werden, ist im Befehl 95 der Auftrag 95.95 anzukreuzen und der Freitext zweisprachig einzutragen.</p>		<p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p>
11.		<p><b>Rozkazy specjalne dotyczące ruchu granicznego PKP PLK S.A.</b></p> <p>Informacja nie była jeszcze dostępna w momencie rozpoczęcia procedury konsultacji.</p>	<p><b>Der besonderen Befehle für den Grenzverkehr der PKP PLK S.A.</b></p> <p>Die Angaben lagen zum Beginn des Stellungnahmeverfahrens noch nicht vor.</p>		<p>*</p> <p>*</p>
12.	<p>Do 408.2341roz dział 2 Zu 408.2341 Abschn. 2</p>	<p><b>Ograniczenie prędkości na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym</b></p> <p>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</p> <p>Ograniczenia występujące po stronie niemieckiej podawane są w „La Bereich Ost”, natomiast Ograniczenia stałe występujące po stronie polskiej podawane są w WOS dla Zakładu Linii Kolejowych w Zielonej Górze.</p> <p>Ograniczenia prędkości na odcinku PKP PLK S.A. mogą zostać ujęte w La- Ost - do czasu ujęcia ich w WOS.</p>	<p><b>Geschwindigkeitseinschränkungen auf der Grenzbetriebsstrecke</b></p> <p>Bei unvorhergesehenen eintretenden Geschwindigkeitseinschränkungen für die Grenzbetriebsstrecken ist die zuständige Betriebsleitstelle zu verständigen. Die Zugpersonale sind mit dem Befehl zu unterrichten.</p> <p>Geschwindigkeitseinschränkungen, welche auf deutscher Seite der Grenzbetriebsstrecke auftreten sind in die La Bereich Ost aufzunehmen, und Längerfristige Geschwindigkeitseinschränkungen, welche auf polnischer Seite auftreten sind in den WOS Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze aufzunehmen. Geschwindigkeitsbegrenzungen auf dem Abschnitt der PKP PLK S.A. können - bis zur Aufnahme in den WOS- in die La aufgenommen werden.</p>	<p>Do § 59</p> <p>zu § 59</p>	<p>*</p> <p>*</p>
13.	<p>Do/zu 408.0411 rozdz. 2 ust. 12 Do/zu 408.2411</p>	<p><b>Przekazywanie rozkazów pisemnych</b></p> <p>Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dwujęzyczne rozkazy pisemne można podyktować przez radiotelefon.</p>	<p><b>Übermitteln von schriftlichen Befehlen</b></p> <p>Auf der Grenzbetriebsstrecke werden zweisprachige Befehle an Züge in der Regel über Zugfunk diktiert.</p>	<p>Do § 57</p> <p>Zu § 57</p>	<p>*</p> <p>*</p>

		(...)	(...)		
15.	do 408.0431 rozd. 2 c)  zu 408.0431 Abschnitt 2 c)	<b>Powiadomienie o danych rozkładu jazdy przez dyżurnego ruchu DB InfraGO AG</b>  W DB InfraGO AG dyżurny ruchu może podawać dane o rozkładzie jazdy z dwujęzycznym rozkazem 95.95 wraz z załącznikiem językowym W 1.	<b>Bekanntgabe von Fahrplanangaben durch den Fdl der DB InfraGO AG</b>  Fahrplanangaben bei der DB InfraGO AG dürfen durch den Fdl mit dem zweisprachigen Befehl 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.		<b>Powiadamianie pociągów przy prowadzeniu robót</b>  Jeżeli na odcinku prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. zostaną ustawione wskaźniki W7, aby polecić maszynistom do podawania sygnałów „Baczność“ do ostrzegania pracowników, dyżurny ruchu musi powiadomić maszynistę o wystawieniu wskaźników W7.  Dyżurny ruchu stacji Oderbrücke udziela – po poleceniu przez dyżurnego ruchu stacji Rzepin – dwujęzycznego rozkazu 95.95 z załącznikiem językowym W 10.	<b>Unterrichtung der Züge bei der Ausführung von Arbeiten</b>  Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung der PKP PLK S.A. Signale W7 aufgestellt wurden, um den Triebfahrzeugführer zu beauftragen, Achtungssignale zu geben, um Arbeitende zu warnen, müssen die Triebfahrzeugführer mit schriftlichem Befehl über die Aufstellung des Signals W 7 unterrichtet werden.  Der Fdl Oderbrücke erteilt nach Beauftragung durch den Fdl Rzepin den zweisprachigen Befehl 95.95 und Wortlautbeiblatt W 10.	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 1 lit. c i do Ie- 1 (E 1) § 16 pkt 6c Zu Ir-1 § 57 Abs. 3 pkt 1 Buchst. c und zu Ie-1 (E1) § 16 pkt 6c	* * * * * *
		(...)	(...)		
20.	Do 408.0435 rozd. 2  Zu 408.0435 Abschn. 2	<b>Przesyłki wyjątkowo ciężkie</b>  Kiedy w telegramie zarządzającym jest podane, że przesyłka wyjątkowo ciężka poruszać się będzie z prędkością mniejszą niż podana w rozkładzie jazdy prędkość dopuszczalna składu pociągu, dyżurny ruchu DB InfraGO AG musi maszyniście wydać dwujęzyczny rozkaz 5 przyczyna 40.	<b>Schwerwagen</b>  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	* *
21.	Do 408.2441 Zu 408.2441	<b>Szczególne uregulowania przy popychaniu</b>  Popychanie pociągów przekraczających granicy jest zabronione	<b>Besondere Regeln für das Nachschieben</b>  Grenzüberschreitende Züge dürfen nicht nachgeschoben werden.	Do Ir-1 § 66 ust. 6 Zu Ir-1 § 66 Abs. 6	* *
22.	Do 408.0445 oraz 408.2445 zu 408.0445 und zu 408.2445	<b>Pociągi pchane</b>  Pchanie pociągów przekraczających granicę na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym jest zabronione, z wyjątkiem pociągów pomiarowych, roboczych i ratunkowych, które kursują po torze zamkniętym.	<b>Geschobene Züge</b>  Geschobene grenzüberschreitende Züge sind auf den Grenzbetriebsstrecken außer Meß-, Arbeits- und Hilfszüge, die als Sperrfahrten verkehren, nicht zugelassen.	Do Ir-1 § 67 ust. 1a Zu Ir-1 § 67 Abs. 1	
		(...)	(...)		

24.	do 408.0451 rozd. 1 oraz 408.2451 Zu 408.0451 Abschnitt 1 und zu 408.2451	<p><b>Ograniczenie prędkości na torze wjazdowym</b></p> <p>Na stacji Frankfurt (Oder) na sygnalizatorach B 605 i B 615 dla wjazdów na tory 452 i 456 sygnał Zs13 (wskaźnik wcześniejszego zatrzymania) sygnalizuje, że jest tu do dyspozycji krótsza droga hamowania.</p> <p>Na stacji Oderbrücke lokomotywy luzem z Frankfurtu (Oder) mogą wjeżdżać od semaforów wjazdowych w połączeniu z sygnałem Zs 13 do semafora drogowaskazowego 74ZR5.</p>	<p><b>Geschwindigkeit im Einfahrgleis beschränken</b></p> <p>Auf dem Bahnhof Frankfurt (Oder) wird an den Signalen B 605 und B 615 für die Einfahrten in die Gleise 452 und 456 durch Signal Zs 13 (Frühhalteanzeiger) signalisiert, dass hierfür ein kürzerer als der gewöhnliche Einfahrtsweg zur Verfügung steht.</p> <p>Im Bahnhof Oderbrücke können Triebfahrzeuge, die von Frankfurt (Oder) kommen von den Einfahrtssignalen in Verbindung mit Signal Zs 13 bis zum Zwischensignal 74ZR5 einfahren.</p>	do Ir-1 § 37 ust. 9 i 10 Zu Ir-1 § 37 Abs. 9 und 10
		(...)	(...)	
27.	Do 408.0411 rozd. 5 408.2411 rozd. 5 Zu 408.0411 Abschn 5 408.2411 Abschn 5	<p><b>Cofnięcie polecenia odjazdu lub przejazdu</b></p> <p>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.</p> <p>Jeżeli zezwolenie na odjazd lub przejazd wydane rozkazem musi zostać anulowane, należy wydać rozkaz 4.</p>	<p><b>Rücknahme eines Abfahr- oder Durchfahrauftrages</b></p> <p>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.</p> <p>Ist eine durch Befehl gegebene Zustimmung zur Ab- oder Durchfahrt zu widerrufen, so ist der Befehl 4 zu erteilen.</p>	Do Ir-1 § 47  Zu Ir-1 § 47
		(...)	(...)	
30.	Do 408.0463roz dz. 10 i do 408.2463 rozd. 1 Zu 408.0463 Abschn. 10 und zu 408.2463 Abschn. 1	<p><b>Zezwolenie na jazdy po torze lewym</b></p> <p>W przypadku, gdy dyżurny ruchu nie może udzielić maszyniście zezwolenia na jazdę po torze lewym poprzez sygnał zezwalający (na PKP również Sz) wraz z W24/Zs6, on może udzielić maszyniście polecenie jazdy po torze lewym poprzez wydanie rozkazu.</p> <p>Dyżurni ruchu DB InfraGO AG używają do tego dwujęzyczny rozkaz 23.</p>	<p><b>Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis</b></p> <p>Wenn der Auftrag zur Fahrt ins Gegengleis nicht signalisiert werden kann, darf der Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis mit einem Befehl erteilt werden.</p> <p>Der Fahrdienstleiter der DB InfraGO AG erteilt dafür den zweisprachigen Befehl 23.</p>	Do Ir-1 § 54 ust. 7 Zu Ir-1 § 54 Abs. 7
		(...)	(...)	
31.	do 408.0463 oraz 408.2463 Zu 408.0463 und zu 408.2463	<p><b>Uregulowania dla jazdy po torze w kierunku przeciwnym do zasadniczego</b></p> <p>Urządzenia sterowania ruchem na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Rzepin - Kunowice - Oderbruecke - Frankfurt (Oder) przystosowana są do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po każdym torze szlaku dwutorowego.</p>	<p><b>Regeln für das Fahren auf dem Gegengleis</b></p> <p>Auf der Grenzbetriebsstrecke Frankfurt (Oder) - Oderbrücke - Kunowice - Rzepin und Gegenrichtung ist Gleiswechselbetrieb ständig eingerichtet.</p>	do Ir-1 § 52  Zu Ir-1 § 52
		(...)	(...)	

\*  
  
\*  
  
\*  
  
\*

45.	Do 408.0481 rozd. 10 oraz do 408.2481 rozd. 7 Zu 408.0481 Abschn. 10 und 408.2481Ab schn. 7	<b>Dopuszczalna prędkość jazdy na torze zamkniętym</b> 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 pług odśnieżnego wynika z instrukcji obsługi pług odśnieżnego.	<b>Zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten</b> Die zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten auf der Grenzbetriebsstrecke beträgt - für gezogene Sperrfahrten 50 km/h, - für geschobene Sperrfahrten 30 km/h, jedoch bei Befahren von Bahnübergängen ohne technische Sicherung 20 km/h, - die zulässige Geschwindigkeit einer Schneesäuberfahrt richtet sich nach der Bedienungsanweisung des Schneesäuberfahrzeugs.	Do Ir-1 § 55 ust. 10 Zu Ir-1 § 55 Abs. 10
46.	Do 408.0481 Zu 408.0481	<b>Jazda powrotna lub kontynuacja jazdy po torze zamkniętym</b> Jeśli podczas jazdy po torze zamkniętym pociąg jest zatrzymany na wolnym szlaku, wówczas maszynista musi, możliwie jak najszybciej, porozumieć się z dyżurnym ruchu, który wyprawi pociąg, w sprawie jazdy powrotnej lub kontynuacji jazdy. Dyżurny ruchu musi natychmiast powiadomić uczestników jazdy o jeździe powrotnej lub kontynuacji jazdy oraz wydać zgodę na jazdę powrotną lub kontynuację jazdy.	<b>Rück- oder Weiterfahrt der Sperrfahrt</b> Bei Halt einer Sperrfahrt auf freier Strecke muss der Tf den Fdl, der die Sperrfahrt abgelassen hat, so bald wie möglich über die Rück- oder Weiterfahrt verständigen. Der Fdl muss sofort die Beteiligten von der Rück- oder Weiterfahrt benachrichtigen und der Rück- oder Weiterfahrt zustimmen.	Do Ir-1 § 55 ust. 6, 7 Zu Ir-1 § 55 Abs. 6, 7
47.	Do 408.0481 Zu 408.0481	<b>Zakończenie jazdy po torze zamkniętym</b> Jeżeli jazda po torze zamkniętym kończy się na stacji, wówczas maszynista zgłasza dyżurnemu ruchu przyjazd pociągu w pełnym składzie.	<b>Sperrfahrt beenden</b> Wenn eine Sperrfahrt auf einem Bahnhof endet, muss der Tf dem Fdl die Ankunft aller Fahrzeuge melden.	Do Ir-1 § 55 zu Ir-1 § 55
		(...)	(...)	
49.	Do 408.0531 rozd. 1 oraz do 408.2531 Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531	<b>Pominięcie sygnału „Stój” bez zezwolenia</b> Maszynista zobowiązany jest do natychmiastowego zatrzymania oraz po zatrzymaniu do natychmiastowego porozumienia się z dyżurnym ruchu w następujących sytuacjach: a) niedopuszczalne przejechanie obok semafora oraz innych sygnalizatorów wskazujących „Stój”; b) przejechanie poza miejsce wymaganego zatrzymania według rozkazu pisemnego; c) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy semaforze, który pokazuje sygnał zezwalający; d) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy semaforze, który pokazuje światło unieważniające; e) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy	<b>Unzulässige Vorbeifahrt an Haltsignalen</b> Der Triebfahrzeugführer muss in folgenden Situationen sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen:  a) Unzulässige Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal;  b) Vorbeifahrt an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten gewesen wäre;  c) PZB-Zwangsbremung an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt;  d) PZB-Zwangsbremung an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt;  e) PZB-Zwangsbremung an einem Sperrsignal, das Signal Sh 1 bzw. Ra 12 (DV 301) zeigt;	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

		<p>tarczy zaporowej (światlna) – która pokazuje sygnał Ra 12;</p> <p>f) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB – przy tarczy zaporowej (światlna) – która pokazuje światło unieważniające;</p> <p>g) niedopuszczalne przejechanie poza koniec zezwolenia na jazdę w systemie ETCS;</p> <p>h) przejście w tryb „TR“ w systemie ETCS;</p> <p>i) przejście w tryb „TR“ w systemie ETCS wraz z komunikatem tekstowym „nieprawidłowe wyposażenie szlaku“;</p> <p>j) nagłe hamowanie w systemie ETCS poziom „0“ w trybie „UN“ przy semaforze, który pokazuje sygnał zezwalający;</p> <p>k) nagłe hamowanie w systemie ETCS poziom „0“ w trybie „UN“ przy semaforze, który pokazuje światło unieważniające. Maszynista może kontynuować jazdę dopiero po otrzymaniu pisemnego rozkazu. Dyżurni ruchu DB InfragO AG używają do tego dwujęzyczny rozkaz 2 i wskazują w poleceniu x.95 na załącznik językowy W 11.</p>	<p>f) PZB-Zwangsbremsung an einem Sperrsignal, das Kennlicht zeigt;</p> <p>g) Unzulässige Vorbeifahrt an einem ETCS-Halt;</p> <p>h) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR;</p> <p>i) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR und Textmeldung „Streckenausrüstung nicht kompatibel“;</p> <p>j) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt;</p> <p>k) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt. Die Weiterfahrt darf nur nach Erteilung eines Befehls erfolgen.</p> <p>Die Fahrdienstleiter der DB InfraGO AG erteilen dafür den zweisprachigen Befehl 2, und verweisen im Feld x.95 auf das Wortlautbeiblatt W 11.</p>	
50.	<p>Do 408.0531 rodz. 1 oraz do 408.2531 Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531</p>	<p><b>Pominięcie sygnału „Stój” bez zezwolenia – postanowienia szczególne dla posterunków ruchu PKP PLK S.A.</b></p> <p>Jeżeli na posterunkach ruchu PKP PLK S.A. pociąg bez zezwolenia minął semafor wskazujący sygnał „Stój” i zatrzymał się poza ukresem rozjazdu, maszynista musi natychmiast nadać sygnał „Alarm”.</p>	<p><b>Besonderheit auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. bei unzulässiger Vorbeifahrt an einem Halt Signal</b></p> <p>Ist der Triebfahrzeugführer auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. unzulässig an einem Halt zeigenden Signal und über das Grenzzeichen der folgenden Weiche hinausgefahren, muss er sofort das „Alarmsignal“ geben.</p>	<p>Do Ir-1 § 64 ust. 13 Zu Ir-1 § 64* Abs. 13*</p>
		(...)	(...)	
53.	<p>Do 301.1101 odc. 2 Zu 301.1101 Abschn 2</p>	<p><b>Sygnaly na pociągach i innych pojazdach kolejowych - Oznaczenie czoła pociągu</b></p> <p>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.</p>	<p><b>Signale an Zügen - Spitzensignal</b></p> <p>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.</p>	<p>Do le-1 § 14 ust (1), punkt 2) Zu le-1 § 14 Abs (1), punkt 2)</p>
54.	<p>Do 408.0551 rodz. 1 Do 408.2691 rodz. 6 Zu 408.0551 Abschn. 1 zu 408.2691 Abschn. 6</p>	<p><b>Nieprawidłowy sygnał czoła pociągu</b></p> <p>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.</p>	<p><b>Spitzensignal nicht in Ordnung</b></p> <p>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.</p>	<p>Do Ir-1 § 77 ust. 1 Zu Ir-1 § 77 Abs. 1</p>

		(...)	(...)	
56.		(uchylony)	Bleibt offen	
57.	Do 408.0561 oraz 408.2561 rozd. 2 ust. 2  Zu 408.0561 und 408.2561 Abschn. 2 Abs. 2	<b>Zmniejszone tarcie między kołami, a szyną</b> Jeżeli zostało zgłoszone dyżurnemu ruchu zmniejszone tarcie między kołami a szyną, to musi on powiadomić kolejne pociągi jadące na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym.  (...) Maszyniści podczas jazdy muszą sprawdzić warunki hamowania pociągu i o wyniku powiadomić dyżurnego ruchu. Jeżeli maszyniści zgłosili, że już nie występuje wydłużenie drogi hamowania, należy zaprzestać powiadamiania następnym pociągów.	<b>Verminderter Reibwert</b>  Wurde dem Fahrdienstleiter schlüpfrige Schienen und ein verminderter Reibwert zwischen Rad und Schiene gemeldet, muss er die nachfolgenden Züge, die die Grenzbetriebsstrecke befahren, verständigen.  (...) 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
58.	Do 408.0571 rozd. 5 do 7 oraz 408.2571 rozd. 5 do 7 Zu 408.0571 Abschn. 5 bis 7 und zu 408.2571A bschn. 5 bis 7	<b>Unieruchomiony pociąg na szlaku</b>  (...) Jeśli maszynista pojazdu dwutrakcyjnego może kontynuować jazdę unieruchomionego pociągu, to po zmianie rodzaju trakcji, musi poinformować o tym dyżurnego ruchu.  (...)	<b>Liegengebliebener Zug auf der freien Strecke</b>  (...) Wenn ein Triebfahrzeugführer eines Mehrkraft-Tfz nach Wechsel der Traktionsart die Fahrt eines liegengebliebenen Zuges fortsetzen könnte, hat er den Fahrdienstleiter darüber zu informieren.  (...)	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 2 lit. k) i § 64 ust. 17, i § 70 ust. 6-13 Zu Ir-1 § 58, Abs. 3 Pkt. 2 Buchst. k und § 64 Abs. 17, und § 70 Abs. 6-13
59.	Do 408.0571 408.2571 zu 408.0571 408.2571	<b>Nieplanowe zatrzymanie pociągu na na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym (np. uszkodzenie pojazdu trakcyjnego)</b> (1) Jeżeli na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dojdzie do nieplanowego zatrzymania pociągu n.p. z powodu uszkodzonego pojazdu trakcyjnego, maszynista musi zawiadomić niezwłocznie dyżurnego ruchu i zażądać potrzebnej pomocy. (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	<b>Halt aus unvorhergesehenem Anlass (z.B. Triebfahrzeugschaden auf der Grenzbetriebsstrecke)</b>  (1) Wenn auf der Grenzbetriebsstrecke ein Zug aus unvorhergesehenem Anlass, z.B. wegen eines schadhafte Fahrzeuges, hält, hat der Triebfahrzeugführer unverzüglich den Fahrdienstleiter zu verständigen und Hilfe anzufordern. (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.	Do § 64, ust 17  zu § 64 (17)

\*

		<p>zatrzymaniu na szlaku, maszynista może prowadzić pociąg na zasadach „jazdy na widoczność” do miejsca, gdzie można nawiązać łączność z dyżurnym ruchem.</p> <p>(5) W przypadku uszkodzenia pojazdu trakcyjnego, który nie jest zdolny do dalszej jazdy, dyżurny ruchu informuje właściwego dyspozytora o konieczności zadysponowania pojazdu trakcyjnego w celu zwolnienia szlaku granicznego.</p> <p>Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu wraz z Betriebszentrale Berlin wspólnie ustalają, z której stacji oraz w którym kierunku należy wysłać pojazd zastępczy w celu zwolnienia szlaku granicznego.</p>	<p>(4) Kann die Verständigung nicht herbeigeführt werden, muss der Triebfahrzeugführer bis zur Stelle, wo die Verständigung herbeigeführt werden kann, auf Sicht fahren.</p> <p>(5) Ist das schadhafte Triebfahrzeug nicht fahrtüchtig, informiert der FdL die zuständige Betriebsleitung über die Notwendigkeit der Stellung eines Ersatztriebfahrzeuges.</p> <p>Die Außenstelle des Centrums Zarządzania Ruchem Kolejowym in Poznan entscheidet gemeinsam mit der Betriebsleitung Berlin, von welcher Seite ein Ersatztriebfahrzeug an den schadhafte Zug zu senden ist, und in welcher Richtung die Grenzbetriebsstrecke zu räumen ist.</p>	
<b>60.</b>	Do /zu 408.2351	<p><b>Zabezpieczenie pojazdów na szlaku</b></p> <p>Za zabezpieczenie taboru pozostawionego na szlaku odpowiadają pracownicy przewoźników.</p> <p>Dane o profilu odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym podane są w rozdziale 5.1.3</p>	<p><b>Sichern der Fahrzeuge auf der Strecke</b></p> <p>Für das Sichern der auf der Strecke verbliebenen Fahrzeuge sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich.</p> <p>Die entsprechenden Streckenneigungen sind im Abschnitt 5.1.3 angegeben.</p>	Do/zu Ir-1 § 69 (3), (8) § 70
<b>61.</b>	Do 408.0572 rozd. 4-6  Zu 408.0572 Abschn 4-6  Do 408.2572 rozd. 2 zu 408.2572 Abschn. 2	<p><b>Pozwolenie, prędkość i warunki szczególne przy cofaniu pociągu</b></p> <p>(...)</p> <p>Dla pociągów przekraczających granicę cofanie pociągu bez uzgodnienia z dyżurnym ruchem jest zabronione.</p> <p>(...)</p> <p>Maszynista musi przy cofaniu tak regulować prędkość, żeby w każdej chwili zatrzymać pociąg, ale nie może przekroczyć 10 km/h.</p> <p>Maszynista musi zgłosić dyżurnemu ruchowi zakończenie cofania pociągu i zjechanie pociągu w całości.</p>	<p><b>Zustimmung, Geschwindigkeit und Besonderheiten beim Zurücksetzen</b></p> <p>(...)</p> <p>Für grenzüberschreitende Züge ist das Zurücksetzen ohne Abstimmung mit dem Fahrdienstleiter verboten.</p> <p>(...)</p> <p>Der Triebfahrzeugführer muss beim Zurücksetzen so langsam fahren, dass er den Zug jederzeit anhalten kann. 10 km/h dürfen dabei nicht überschritten werden.</p> <p>Der Triebfahrzeugführer muss das Ende des Zurücksetzens und die Vollständigkeit des zurückgesetzten Zuges dem Fahrdienstleiter melden.</p>	Do Ir-1 § 70 ust. 1-5 Zu Ir-1 § 70 Abs. 1-5
		(...)	(...)	
<b>63.</b>	Do 408.0581 rozd. 3 oraz 408.2581 rozd. 3  Zu 408.0581 Abschn. 3 und zu 408.2581 Abschn. 3	<p><b>Alarm / Kolejowe połączenie alarmowe REC</b></p> <p>Po odebraniu</p> <p>- sygnału alarmowego A-1r i braku określenia przyczyn jego nadania z dyżurnym ruchem - po zatrzymaniu i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy,</p> <p>- „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</p>	<p><b>Notruf / Alarmsignal</b></p> <p>Nach dem Eingang</p> <p>- 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,</p> <p>- 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</p>	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69 le-1 § 15 ust. 1 pkt. 1 lit d i pkt 2 lit e i f Zu Ir-1 § 64 Abs. 5 und zu § 69 Ir- 5 § 12a le-1 § 15 Abs. 1 pkt. 1 Buchst. d und pkt 2

		posterunku ruchu nawet, jeżeli posterunek ten leży na obszarze prowadzenia ruchu sąsiedniego zarządcy infrastruktury, chyba że otrzymał od dyżurnego ruchu inne polecenie.	der Betriebsführung des benachbarten EIU befindet, wenn er keine andere Meldung oder Aufträge des Fdl erhält.	Buchst. e und f
<b>64.</b>	Do 408.0581 rodz. 4 oraz 408.2581 rodz. 4 Zu 408.2581 Abschn. 4	<b>Dalsze postępowanie po poleceniu zatrzymania w trybie alarmowym</b> Drużyna pociągowa po porozumieniu się z dyżurnymi ruchu, poza udzieleniem pomocy ludziom i podjęciem środków w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, może postępować tylko wg poleceń właściwego dyżurnego ruchu. W celu podjęcia dalszych środków właściwy dyżurny ruchu powinien wydać niezbędne polecenia.	<b>Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrages</b> Das Zugpersonal darf nach Verständigung des Fahrdienstleiters außer bei Hilfeleistung für Menschen und Maßnahmen bei Betriebsgefahr nur nach den Aufträgen des zuständigen Fahrdienstleiters handeln. Für die weiteren fahrdienstlichen Maßnahmen hat der zuständige Fahrdienstleiter die erforderlichen Aufträge zu erteilen.	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69 Zu Ir-1 § 64 Abs. 5 und zu § 69
		(...)	(...)	
<b>77.</b>	Do 408.48 Zu 408.48	<b>Postanowienia dotyczące jazd manewrowych na stacjach zmiany systemu</b> (1) Na stacjach zmiany systemu DB InfraGO AG obowiązują reguły ujęte w instrukcji 408.48. (2) Na stacji zmiany systemu PKP PLK S.A. obowiązują postanowienia instrukcji Ir-1 oraz instrukcji Ir-9.	<b>Bestimmungen für die Durchführung von Rangierfahrten auf den Systemwechselbahnhöfen</b> (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
<b>78.</b>	Do 408.4831 rodz. 2 Zu 408.4831 Abschn. 2	<b>Zabezpieczenie pojazdów przed zbiegnięciem (na stacjach)</b> Za zabezpieczenie taboru pozostawionego na stacjach odpowiadają pracownicy przewoźników. Dane o profilu stacji podane są w ust. 5.2.	<b>Festlegen von Fahrzeugen im Bahnhof</b> Für das Sichern der Fahrzeuge in den Bahnhöfen sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich. Die entsprechenden Neigungen der Bahnhöfe sind im Abschnitt 5.2 angegeben.	Do Ir-1 § 63 ust. 28 i Ir 9 §14 Zu Ir-1 § 63 Abs. 28 und Ir 9 §14
		(...)	(...)	
<b>80.</b>	Do 408.4841 rodz. 4 Zu 408.4841 Abschn. 4	<b>Zgłoszenie zwolnienia toru szlakowego po zakończeniu manewrów</b> Maszynista (kierownik manewrów) musi zgłosić właściwemu dyżurnemu ruchu (nastawniczemu) ukończenie manewrów i powrót składu manewrowego w całości zgodnie z przepisami KPI prowadzącego ruch.	<b>Vollständige Rückkehr der Rangierfahrt melden</b> Der Triebfahrzeugführer oder der Rangierbegleiter teilt dem zuständigen Weichenwärter (bei PKP PLK S.A auch Fahrdienstleiter) das Beenden des Rangierens und die vollständige Rückkehr der Rangierfahrt nach dem Regelwerk des betriebsführende EIU mit.	Do Ir-1 § 12 ust. 2 l 4, Ir-9 § 15 ust. 2 Zu Ir-1 § 12 Abs. 2 und 4 Ir-9 § 15 Abs. 2

## 7.2. Spezifikationen technisch-ruchowe przełączania

## 7.2. Betriebliche Vorgaben zur Transition

### 7.2.1. Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę pociągów

### 7.2.1. Transition der Zugsicherungssysteme

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

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

##### (1) Ogólne uregulowania

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

##### (1) Allgemeine Regeln

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

##### (2) Schemat lokalizacji balis:

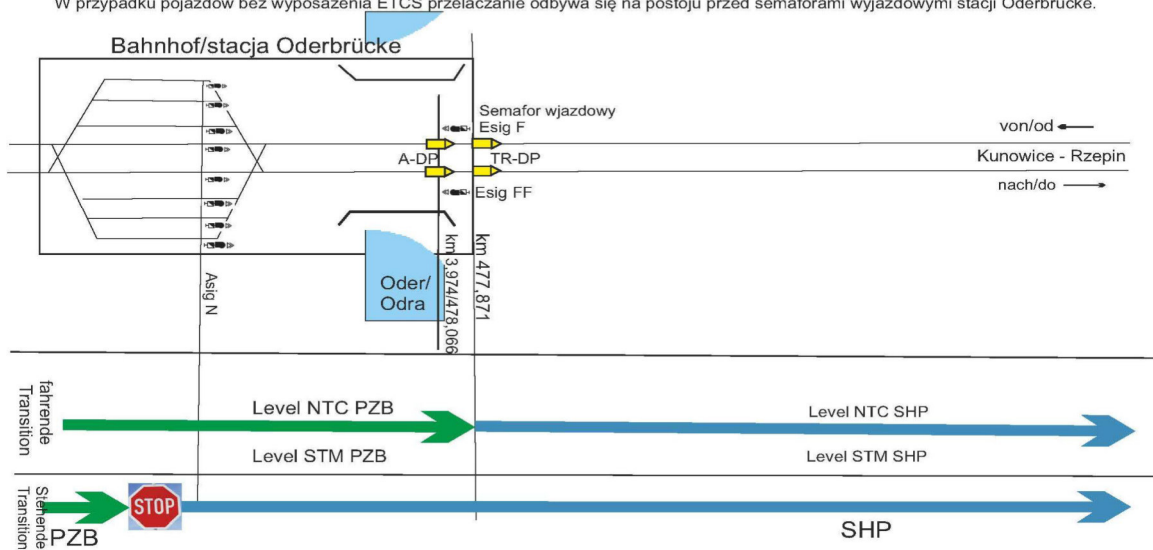
##### (2) Lageplan Balisen:



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



Fahrende Transition möglich für Fahrzeuge mit Baseline 3 welche im Level NTC die Betriebsarten PZB und SHP besitzen.  
Przełączanie podczas jazdy możliwe dla pojazdów z wyposażeniem ETCS wzorca 3 poziom NTC z tryby pracy PZB i SHP.  
Fahrende Transition möglich für Fahrzeuge mit Baseline 2 welche als STM die Systeme PZB und SHP verfügbar haben.  
Przełączanie podczas jazdy możliwe dla pojazdów z wyposażeniem ETCS wzorca 2 z STM PZB i SHP  
Mit Fahrzeugen ohne ETCS-Ausrüstung führt man die Transition im Stand im Bahnhof Oderbrücke durch.  
W przypadku pojazdów bez wyposażenia ETCS przełączanie odbywa się na postoju przed semaforami wyjazdowymi stacji Oderbrücke.



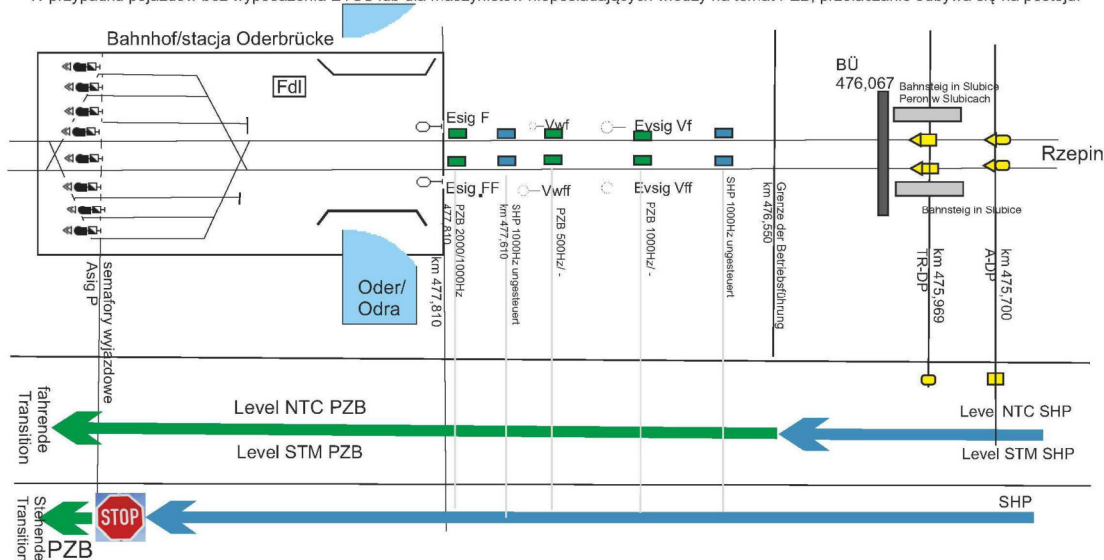
I.IB-O-N-CS-P 23.03.2025



## Transition der Sicherheitssysteme - przełączanie systemów ABP Rzepin - Oderbrücke



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



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

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

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

Ustępy (3) i (4) wskazują, kiedy zmienne narodowe danego kraju wchodzą w życie. Zmienne narodowe Niemiec i Polski są przedstawione jako porównanie w załączniku do 7.2.1.1.

### (3) Kierunek jazdy Oderbrücke - Kunowice

Pojazd prowadzący pociąg przejeżdża w km 3,942 nad balisą zapowiadającą zmianę systemu bezpieczeństwa.

Pojazd prowadzący pociąg w km 477,871 przejeżdża nad drugą balisą, która po potwierdzeniu przez maszynistę powoduje zmianę systemu. [STM PZB przechodzi w stan spoczynku, a STM SHP przechodzi ze stanu spoczynku w stan aktywny (od tego momentu SHP jest aktywne)].

Zmienne narodowe dla Polski obowiązują po przekroczeniu balisy przełączania na km 477,871.

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

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

Im Abs. (3) und (4) wird angegeben, ab wann die nationalen Werte des jeweiligen Landes wirksam werden. Die nationalen Werte Deutschlands und Polens werden im Anhang zu 7.2.1.1. als Vergleich dargestellt.

### (3) Fahrtrichtung Oderbrücke - Kunowice

Das führende das Fahrzeug passiert die Ankündigungsbalise in km 3,942, die die Umschaltung der Zugbeeinflussung auf das System SHP ankündigt. Anschließend passiert das führende Fahrzeug die Transitions-Balise in km 477,871, die nach der Quittierung durch den Tf das Umschalten der Zugbeeinflussung veranlasst [der STM PZB geht in Stand-by und der STM SHP geht von Stand-by in den aktiven Zustand (ab jetzt ist die SHP aktiv)].

Die nationalen Werte Polens sind mit dem Überfahren der Transitions-Balise in km 477,871 wirksam.

#### **(4) Kierunek jazdy Kunowice - Oderbrücke**

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

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

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

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

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

Dla jazd bez PZB tarcze ostrzegawcze i semafony wjazdowe stacji Oderbrücke z kierunku Kunowice pozostają wyposażone dodatkowo z urządzeniami przytorowymi SHP. Wymaganie systemowe PKP PLK S.A. obejmuje urządzenia z czujnikami SHP w km 476,586 oraz w km 477,609.

Poniższe dotyczy pociągów ze sprawnym systemem PZB (spowodowanym przejściem klasy B sterowanym balisą zgodnie z 7.2.1.1.(4)):

Obsługi wyposażenia pojazdowego PZB podczas przejazdu nad wymienionymi powyżej magnesami przytorowymi SHP odbywa się zgodnie z instrukcji DB 483.0101, rozdział 7, ustęp (2).

Miejsca usytuowania magnesów SHP są oznaczone odpowiednimi środkami.

#### **7.2.1.2. Przełączenie urządzeń ABP na stacji Oderbrücke podczas postoju**

##### **a) Przełączenie urządzeń SHP na PZB na stacji Oderbrücke podczas postoju**

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

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

Sygnał zezwalający na wyjazd pociągu w kierunku stacji Frankfurt (Oder) podany zostanie przez dyżurnego ruchu po otrzymaniu od maszynisty zgłoszenia, że przełączenie zostało dokonane.

#### **(4) Fahrtrichtung Kunowice - Oderbrücke**

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

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

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

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

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

Für Fahrten ohne PZB bleiben die Einfahrtvorsignale und Einfahrsignale des Bahnhof Oderbrücke aus Richtung Kunowice unter streckenseitiger SHP-Ausrüstung. Die Systemanforderung der PKP PLK S.A besteht in der Ausrüstung mit ständig wirksamen 1000 Hz SHP Magneten im km 476,586 (200 m vor dem Evsig des Bf Oderbrücke) sowie im km 477,609 (200 m vor dem Esig des Bf Oderbrücke). Für Züge mit wirksamem System PZB (hervorgerufen durch die balisengesteuerte Class-B-Transition nach 7.2.1.1.(4)) gilt:

Die Bedienung der PZB-Fahrzeugeinrichtung bei der Überfahrt über die oben aufgeführten ständig wirksamen 1000-Hz- SHP - Streckenmagneten erfolgt nach Ril 483.0101 Abschnitt 7 Abs (2). Die Anbringungsstelle der SHP-Magneten sind durch geeignete Maßnahmen kenntlich gemacht.

#### **7.2.1.2. Stehende Transition der Zugsicherungssysteme**

##### **a) Stehende Transition der SHP zu PZB im Bahnhof Oderbrücke**

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

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

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

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

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

Urządzenie pojazdowe systemu PZB musi pozostać włączone do czasu udzielenia zezwolenia na jazdę pociągu przez dyżurnego ruchu. Dopiero po udzieleniu zezwolenia na jazdę pociągu ze stacji, można przelączyć system PZB na SHP. W przypadku pojazdów trakcyjnych, na których nie można wybrać niezależnie od siebie systemu zasilania z prądem i systemu zabezpieczający jazdy (PZB/SHP), przewoźnik musi na własną odpowiedzialność określić środki odbiegające od powyższego.

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

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

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

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

**7.2.1.4. Wykonanie manualnego przelączenia  
podczas jazdy**

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

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

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

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

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

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

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

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

**7.2.1.3. Abweichende Regelung für Züge mit Halt  
am Hp Słubice**

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

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

**7.2.1.4. Durchführung einer manuellen Transition  
während der Fahrt**

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

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

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

### 7.2.1.5. Eksploatacja pojazdów trakcyjnych niewyposażonych w PZB

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

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

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

### 7.2.2. Przełączanie radiołącności pociągowej

Przełączenia urządzeń na niemiecką łączność pociągową GSM-R należy dokonać w odpowiednim czasie pomiędzy wskaźnikiem „GSM-R - D“ ustawionym w km 476.200, a granicą prowadzenia ruchu, tak aby maszynista był dostępny dla dyżurnego ruchu Oderbrücke od granicy prowadzenia ruchu.

Przełączanie urządzeń na polską łączność pociągową na kanał radiołącności R7 następuje przy wskaźniku W28 ustawionym na wysokości semaforów wjazdowych F względnie FF znajdujących się na terenie Polski, a odnoszących się do stacji Oderbrücke tj. w km. 477,820.

### 7.2.3. Przełączanie systemów zasilania trakcji elektrycznej

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

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

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

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

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

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

### 7.2.2. Transition der Zugfunksysteme

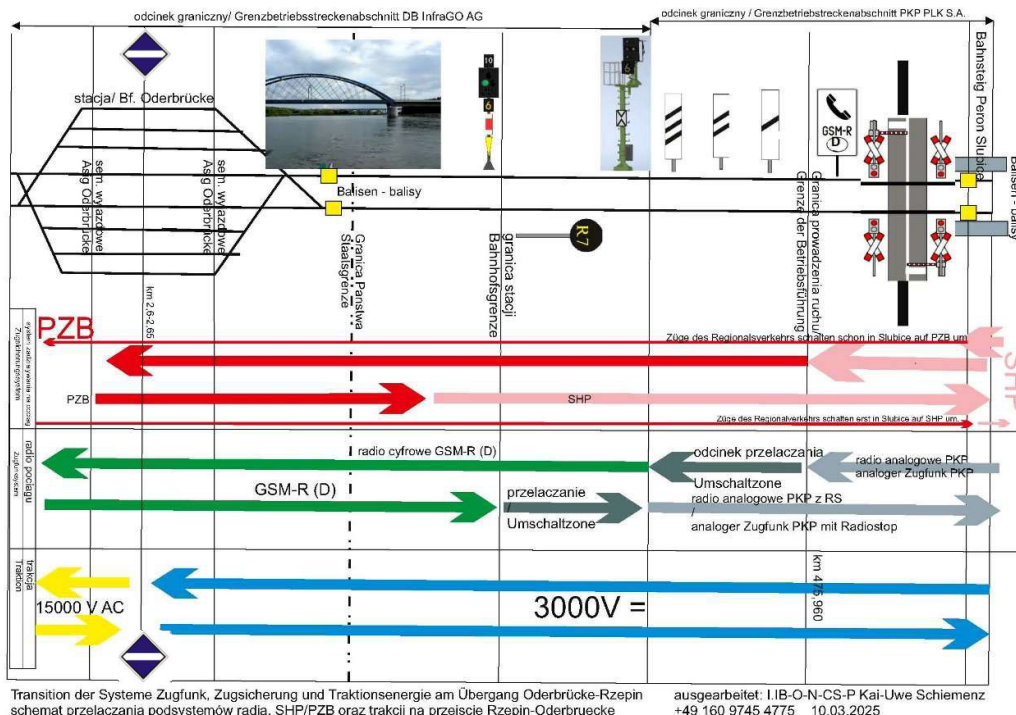
Die Umschaltung in das deutsche GSM-R-Netz ist zwischen der GSM-R Funknetztafel - aufgestellt in km 476,200 und der Betriebsführungsgrenze vorzunehmen, so dass der Tf für den Fdl Oderbrücke ab der Betriebsführungsgrenze erreichbar ist.

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

### 7.2.3. Transition der Oberleitungssysteme

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

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



## **8.6. Urządzenia sieciowe trakcji elektrycznej**

### **8.6.1. Opis urządzeń**

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

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

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

(...)

### **8.6.6. Bezpieczeństwo elektroenergetyczne**

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

Prace na pojazdach kolejowych znajdujących się na torach zelektryfikowanych mogą być wykonywane tylko przy zachowaniu odstępu ochronnego 1,5 m od części znajdujących się pod napięciem.

Warunkiem koniecznym do zachowania wyżej wymienionych odległości ochronnych jest poinstruowanie pracowników o zagrożeniach związanych z siecią trakcyjną oraz zapobieganie wypadkom. W przypadku osób, które nie zostały poinstruowane w dziedzinie kolejowym według DIN VDE 0105-103, obowiązuje odległość ochronna 3,0 m.

### **Bezpieczeństwo elektroenergetyczne przy przekroczeniu odstępu ochronnego od elementów sieci trakcyjnej**

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

(...)

## **8.6. Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion**

### **8.6.1. Beschreibung der Anlagen**

Die Grenzbetriebsstrecke ist für den Betrieb mit elektrischen Triebfahrzeugen ausgerüstet.

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

Der Abschnitt der DB InfraGO AG ist zwischen der Instandhaltungsgrenze und der Systemtrennstelle im Bahnhof Oderbrücke mit Oberleitung der Bauart Re 100 der DB AG elektrifiziert und wird mit 3-kV Gleichspannung betrieben und der Abschnitt von der Systemtrennstelle bis Frankfurt (Oder) Pbf ist mit Oberleitung der DB AG - Bauart Re 100 elektrifiziert und wird mit 15-kV 16,7-Hz Einphasen-wechselspannung betrieben. Die Systemtrennstelle befindet sich im Bahnhof Oderbrücke in der Längstrennung der Oberleitung, km 2,6 - km 2,65, auf jedem Gleis.

(...)

### **8.6.6. Sicherheitsmaßnahmen**

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

Arbeiten an außen liegenden Teilen der Fahrzeuge dürfen unter der Oberleitung nur durchgeführt werden, wenn der Schutzabstand von 1,50 m zu unter Spannung stehenden Teilen nicht unterschritten wird.

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

### **Sicherungsmaßnahme beim Unterschreiten des Schutzabstandes zur Oberleitung**

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

(...)

## **9. Postanowienia końcowe**

### **9.1. Postanowienia ogólne**

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

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

(...)

### **9.3. Nadanie mocy prawnej**

Aktualizacja nr 3 do „Miejscowego porozumienia granicznego między DB InfraGO AG Region Ost, Betrieb Netz Cottbus i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych we Zielonej Górze dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Rzepin - Frankfurt (Oder)“ wchodzi w życie dnia 14.12.2025 r. Treść Ogólnego Porozumienia Granicznego z dnia 14.12.2008r. nie stosuje się na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym regulowanym niniejszym MPG.

za/für die  
PKP PLK SA

## **9. Schlussbestimmungen**

### **9.1. allgemeine Regelungen**

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

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

(...)

### **9.3. Inkraftsetzung**

Die Aktualisierung Nr.3 der „Örtlichen Grenzvereinbarung zwischen der DB InfraGO AG, Region Ost, Betrieb Netz Cottbus und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych in Zielona Góra für die Grenzbetriebsstrecke Frankfurt (Oder) - Rzepin“ tritt am 14.12.2025 in Kraft. Die Regeln der allgemeinen Grenzvereinbarung vom 14.12.2008 werden auf der in der vorliegenden ÖGV aufgeführten Grenzbetriebsstrecke nicht angewendet. \*

za/für die  
DB InfraGO AG

## 10. Załączniki

### 10.1. Wzory druków i określenia uzupełniające

Dwujęzyczny rozkaz 1-9 , dwujęzyczny krajowy  
rozkaz 21-95 (DB InfraGO AG) 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 (DB InfraGO  
AG) 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 (DB InfraGO AG) 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 (DB  
InfraGO AG) 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 p/d  
(strona przednia)

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

6	<input type="checkbox"/> <b>Fahren auf Sicht   Polecenie jazdy na widoczność</b>	und a	<input type="checkbox"/> <b>Geschwindigkeitsbeschränkung Nie przekraczać prędkości</b>	x.41 und x.42 km/h
6.0	Fahren auf Sicht Jazda na widoczność			
von od	x.47.1 km / x.47.2 Signal [Signal]	bis do	x.48.1 km / x.48.2 Signal [Signal]	
zwischen / in między / w	x.43. Zugmeldestelle   Postarunek zapowiadawczy	a	x.44. Zugmeldestelle   Postarunek zapowiadawczy	
1.0	Ergebnis melden an Zbadac stan linii z powrotem			
x.98	Ergebnis melden an Zbadac stan linii z powrotem			
x.99	Ergebnis melden an Zbadac stan linii z powrotem			
x.99	Ergebnis melden an Zbadac stan linii z powrotem			
x.95	Zusätzliche Anweisungen dodatkowe instrukcje			
x.96	Zusätzliche Anweisungen dodatkowe instrukcje			
7	<input type="checkbox"/> <b>Starten in SR nach Vorbereiten einer Fahrt Zezwolenie na rozpoczęcie jazdy w trybie SR</b>	und a	<input type="checkbox"/> <b>darf vorbeifahren am EOA zezwolenie na przejeżdżanie EOA</b>	7.20
7.10	Starten in SR nach Vorbereiten einer Fahrt Zezwolenie na rozpoczęcie jazdy w trybie SR			
x.25	Starten in SR nach Vorbereiten einer Fahrt Zezwolenie na rozpoczęcie jazdy w trybie SR			
x.25	Starten in SR nach Vorbereiten einer Fahrt Zezwolenie na rozpoczęcie jazdy w trybie SR			
8	<input type="checkbox"/> <b>BÜ sichern   Zabezpieczyć przejazd kolejowo-drogowy</b>	und a	<input type="checkbox"/> <b>Information über einen oder mehrere defekte Bahnhofsgerätee Powiadomienie o uszkodzonych urządzeniach kolejowo-drogowym</b>	
8.40	BÜ sichern   Zabezpieczyć przejazd kolejowo-drogowy			
x.41	Information über einen oder mehrere defekte Bahnhofsgerätee Powiadomienie o uszkodzonych urządzeniach kolejowo-drogowym			
x.41	Information über einen oder mehrere defekte Bahnhofsgerätee Powiadomienie o uszkodzonych urządzeniach kolejowo-drogowym			
8.50	Hochgeschwindigkeit nie przekraczać prędkości			
x.41	Hochgeschwindigkeit nie przekraczać prędkości			
x.41	Hochgeschwindigkeit nie przekraczać prędkości			
9	<input type="checkbox"/> <b>Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung Jazdy z ograniczonym zasilaniem energią</b>	und a	<input type="checkbox"/> <b>Eingeschränkte Fahrstromversorgung Ograniczone zasilanie energią</b>	
9.40	Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung Jazdy z ograniczonym zasilaniem energią			
9.40	Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung Jazdy z ograniczonym zasilaniem energią			
9.40	Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung Jazdy z ograniczonym zasilaniem energią			
9.70	Eingeschränkte Fahrstromversorgung Ograniczone zasilanie energią			
9.70	Eingeschränkte Fahrstromversorgung Ograniczone zasilanie energią			
9.70	Eingeschränkte Fahrstromversorgung Ograniczone zasilanie energią			

V Name Triebfahrzeugführer | Identyfikator maszynisty  
W Name Anweisunggeber | Identyfikator nadawcy  
B Datum | Data  
Y Uhrzeit | Godzina  
Z Endeutzerkennung | Nieowładzelný identifikátor  
gültig ab 14.12.2025  
ważne od 14.12.2025

1	<input type="checkbox"/> <b>Vorbefahrt am EOA Zezwolenie na przejeżdżanie EOA / Zezwolenie na przejeżdżanie miejsca semafora</b>	und a	<input type="checkbox"/> <b>Standort des Zuges   Lokalizacja pociągu</b>	
1.10	Vorbefahrt am EOA Zezwolenie na przejeżdżanie EOA / Zezwolenie na przejeżdżanie miejsca semafora			
x.25	Standort des Zuges   Lokalizacja pociągu			
x.25	Standort des Zuges   Lokalizacja pociągu			
x.95	Zusätzliche Anweisungen dodatkowe instrukcje			
x.96	Zusätzliche Anweisungen dodatkowe instrukcje			
2	<input type="checkbox"/> <b>Weiterfahren nach TR Zezwolenie na kontynuowanie jazdy po zatrzymaniu przez system w wyniku hamowania nadlego</b>	und a	<input type="checkbox"/> <b>Standort des Anweisungsenden   Lokalizacja nadawcy</b>	
2.10	Weiterfahren nach TR Zezwolenie na kontynuowanie jazdy po zatrzymaniu przez system w wyniku hamowania nadlego			
x.25	Standort des Anweisungsenden   Lokalizacja nadawcy			
x.25	Standort des Anweisungsenden   Lokalizacja nadawcy			
x.95	Zusätzliche Anweisungen dodatkowe instrukcje			
x.96	Zusätzliche Anweisungen dodatkowe instrukcje			
3	<input type="checkbox"/> <b>Verbleiben im Stillstand   Polecenie pozostania na postoju</b>	und a	<input type="checkbox"/> <b>Standort des Zuges   Lokalizacja pociągu</b>	
3.10	Verbleiben im Stillstand Polecenie pozostania na postoju			
3.15	Verbleiben im Stillstand Polecenie pozostania na postoju			
3.20	Verbleiben im Stillstand Polecenie pozostania na postoju			
4	<input type="checkbox"/> <b>Widerruf eines Befehls   Cofnięcie rozkazu</b>	und a	<input type="checkbox"/> <b>Standort des Zuges   Lokalizacja pociągu</b>	
4.10	Widerruf eines Befehls Cofnięcie rozkazu			
4.10	Widerruf eines Befehls Cofnięcie rozkazu			
5	<input type="checkbox"/> <b>Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung Polecenie jazdy z ograniczoną prędkością</b>	und a	<input type="checkbox"/> <b>Standort des Zuges   Lokalizacja pociągu</b>	
x.41	Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung Polecenie jazdy z ograniczoną prędkością			
x.41	Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung Polecenie jazdy z ograniczoną prędkością			
von od	x.47.1 km / x.47.2 Signal [Signal]	bis do	x.48.1 km / x.48.2 Signal [Signal]	
x.95	Zusätzliche Anweisungen dodatkowe instrukcje			
x.96	Zusätzliche Anweisungen dodatkowe instrukcje			

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



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

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

31	<input type="checkbox"/> Rangieren über Ra 10 /W5 oder Einfahrweiche Zerwolenie na manewry poza sygnal Ra 10 /W 5 lub poza ostatni rozjazd auf Einfingels aus Richtung na torze wjadzowym z kierunku	31.11 Bähnvor/31.12 Bahnhofsstell siedzi / über 31.12 Zugmeldestelle   Postenuek zapowiadaczy 31.16 Nr. Einfahrweiche   Nr. ostannego rozjazdu 31.17 Uhrzeit, Lokoz	31.15 31.15 31.15	Einfahrweiche ostani rozjazd rangieren
32	<input type="checkbox"/> Anhalten   Zatrzymać pociąg muss anhalten vor	32.11 Stells vor der anzubalten ist   Miejsce przed którym należy się zatrzymać	32.10	
33	<input type="checkbox"/> Gestörte ETCS-BK   uszkodzony odstęp ETCS dojechać do uszkodzonego	33.12 ETCS-BK   odstęp ETCS	33.10	
95	<input type="checkbox"/> Zusätzliche Anweisungen   Dodatkowe instrukcje muss bis zur Langsamfahratele höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit fahren und niedrigere Geschwindigkeiten gemäß Führeranzeigeb und Langsamfahrsignale beachten. jeżeli z predkością nie większą niż określona w rozkładzie jazdy przebiegać niższych predkościach zgodnych z wyświetlaczem w kabinie maszynisty   wskazać limit predkości na szlaku. muss bei Annäherung an den BU / RU Signal Zp 1 geben und BU / RU schnellstens raumen, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte / RÜ-Mitte erreicht hat. Podczas zbliżania się do przejazdu kolejowo-drogowego podawać sygnał „bacznosc”. Po minięciu szerokości przejazdu (szerokości drogi kolejowej) szerokości prześcia do podłożnych przez czło pierwszego pojazdu jak najszybciej zwohnić przejazd kol.-drog./przejście dla podłożnych. muss Personen an und im Gleis durch Signal Zp 1 / Rp1 warnen und anhalten, wenn Personen das Gleis nicht verlassen. Ostrzec osoby znajdujące się przy i na torze kolejowym sygnałem Zp 1 / Rp 1, zatrzymać pociąg, jeżeli osoby nie opuszczają toru. muss bei Annäherung an den Bannsaig Signal Zp 1 / Rp1 geben. Przy zbliżaniu się do peronu podać sygnał Zp 1 / Rp1.	mit höchstens der im Fahrplan z predkością nie większą niż określona w rozkładzie jazdy 33.12 ETCS-BK   odstęp ETCS angegebenen Geschwindigkeit fahren und dort auch bei ETCS-Fahrerlaubnis anhalten. i muss sie ihm zatrzymać, portimno zasignalizowanie „Zerwolenie na jezdg” (MA) 33.12 ETCS-BK   odstęp ETCS 33.10	95.10 95.20 95.30 95.40 95.50	
95.95	<input type="checkbox"/> muss folgende Anweisungen beachten musi przestrzegać następujących poleceń		95.95	

V Name Treibfahrzeug | Im Identifikator razzynsky  
W Name Anweisender | Im Identifikator nadawcy  
B Datum | Data  
Y Uhrzeit | Godzina  
Z Eindeutige Kennung | Niepowtarzalny identyfikator  
gültig ab 14.12.2025  
ważne od 14.12.2025

21	<input type="checkbox"/> Einfahrt / Weiterfahrt darf in/ auf der ma zerwolenie na [oder] [lub]	21.11 Zugmeldestelle   Postenuek zapowiadaczy 21.13 21.13	21.10	einfahren wjazdu weiterfahren do kontynuacji jazdy
22	<input type="checkbox"/> Ausfahrt aus dem Bahnhof / Bahnhofsteil darf aus dem ma zerwolenie do wjazdu z	22.11 Bähnvor / 22.12 Bahnhofsstell siedzi / część stacji	22.10	ausfahren
23	<input type="checkbox"/> Fahren auf dem Gegengleis   Jazdy po torze lewym fährt auf dem Gegengleis von jechać po torze lewym od	23.11 Zugmeldestelle / Postenuek zapowiadaczy	23.10	
24	<input type="checkbox"/> Zurückkehrende Fahrten   Jazdy z powrotem fährt [oder] jazda [lub]	24.11 Zugmeldestelle   Postenuek zapowiadaczy 24.12 Zugmeldestelle / Postenuek zapowiadaczy	24.10	in Richtung w kierunku und kehrt zurück i jazda z powrotem
28	<input type="checkbox"/> Wechsel ETCS-Level / Wechsel ETCS-Betriebsart Zmiana poziomu ETCS / Zmiana tryb systemu ETCS muss ETCS-Level wählen muss ETCS-Betriebsart wählen	28.11 ETCS-Level   poziom ETCS 28.2 ETCS-Betriebsart   tryb ETCS	28.10 28.20	
29	<input type="checkbox"/> Weiterfahrt signalgeführt / Weiterfahrt mit höchstens 40 km/h Jazda zgodnie ze wskazaniem semaforów / kontynuacja maksymalną prędkością 40 km/h darf signalgeführt weiterfahren zezwalam jechać dalej zgodnie ze wskazaniem semaforów muss 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren jechać 2000 m z maksymalną prędkością 40 km/h muss bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren jechać do rozpoznania pozycji następnego semafora maksymalną prędkością 40 km/h		29.10 29.20 29.30	

Gemeinsamer Anhang zu den ÖVG und ÖVED, Vordruck gemeinsame Befehle 21-95 d/pl  
Wspólny załącznik do MPG a MPTU, wstępny formularz rozkazów 21-95 pl/d  
302.2000V02

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

Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95 d/pl  
(Rückseite)

<input type="checkbox"/> W6	Das Einfahrtsignal Semtor wjazdowy Das Blocksignal des Bahnhofs stacji	Das Ausfahrtsignal Wjazdowy	Das Zwischensignal drogowskazowy
<input type="checkbox"/> W7	Beim Anfahren nachströmen bis Pochylenie przy ruszaniu z miejsca	<input type="checkbox"/> W10 km	<input type="checkbox"/> W11 km
<input type="checkbox"/> W8	Übersicht Ls. Strecke Nr. Wylaz. La. nr linii ist gültig. ist ungültig. ważny. nie ważny.	Eintrag lfd. Nr. nr bezacy	
<input type="checkbox"/> W9	Unwirksameinstells (UTI) für Bahnhofsübergang bedienen in Obstausy urządzanie interwencyjne (UI) da włączenia zabezpieczenia przejazdu w		
<input type="checkbox"/> W10	Bei Arbeiten in Roboty w		Signal W17, Arbeitsstellen "ausgestalt." Ustawiony „Wskaznik” robot torowych W17.
<input type="checkbox"/> W11	Weiterfahren nach Vorbefehl in Zeevoert na kchynnowante jazdy po Weiterfahren nach Vorbefehl an Zeevoert na kchynnowante jazdy po przejeździe		

V Name (modifiziert) | identyfikacja nazwy  
W Name (Kurztext) | Identifikator des Befehls  
B Datum | Data  
Y Umriss | Szorta  
Z Fiktiver Person | [Unvollständig identifiziert]

gültig ab 14.12.2025  
ważne od 14.12.2025

Wortlautbeiblatt zum Auftrag 95.95  
Załącznik językowy do polecenia 95.95

A. Zagnimier | tur er podaj |  
C. Standard des Zugs | Lokalizacje rodzaju  
D. Standort des Antriebsmotors | Lokalizacja naprawy

E. Anzahl der Verkehrsmittel | ilość środków  
F. Anzahl der Fahrzeuge | ilość pojazdów

<input type="checkbox"/> W1	Sie fahren Jechać	Wegen liegender/behinderter Zug Nr. z powodu usterchomionego w	Bis do
<input type="checkbox"/> W2	Mittler zwischen Między przep	Zuglokalisation / Postelunkizapowiadaczy Postelunek zapowiadaczy	
<input type="checkbox"/> W3	Sie dürfen zurückfahren bis Zgoda na cofanie		
<input type="checkbox"/> W4	Das Einfahrtsignal Semtor wjazdowy Das Blocksignal ostępowy	Das Ausfahrtsignal Wjazdowy	Das Zwischensignal drogowskazowy
<input type="checkbox"/> W5	Das Vorignal Tarcza ostrzegawcza Einfahrtsignal Semtorze wjazdowym des Bahnhofs stacji	des Halts zeigenden nie informuje o sygnale „Stoj” na Ausfahrtsignal Semtorze wjazdowym des Bahnhofs stacji	des Blocksignals Semtorze ostępowym des Bahnhofs stacji

Gemeinsamer Anhang zu den ÖGV und ÖVED, Vordruck Wortlautbeiblatt zum Auftrag 95.95 d/pl  
Wspólny załącznik do MP-S a MP-TU, Załącznik językowy do polecenia 95.95 pl/d

302.2000V02

(...)