

<b>Signalordnung, Bahnbetrieb international</b>	<b>Grenzüberschreitende Bahnstrecken</b>
<b>Örtliche Grenzvereinbarung Forst (Lausitz) - Tuplice</b>	<b>302.2206Z01</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  
Sekcja Eksploatacji w Żaganiu  
Ul. Towarowa 3  
68-100 Żagan

## 2 Örtliche Grenzvereinbarung; Auszug für EVU

*siehe folgende Seiten*



Ril 302.2206Z01

**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**

**dla odcinka  
eksploatowanego w ruchu  
granicznym  
Tuplice - Forst (Lausitz)**

Obowiązuje od 01.09.2025  
**Wyciąg dla przewoźników**

**Aktualizacja nr 1**  
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**

**für  
die  
Grenzbetriebsstrecke  
Forst (Lausitz) – Tuplice**

Gültig ab 01.09.2025  
**Auszug für EVU**

**Aktualisierung Nr. 1**  
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>		
<u>Jednostka prowadząca</u>	<u>dla PKP PLK S.A.</u>	<u>Geschäftsführende Stelle</u>	<u>für die PKP PLK S.A.</u>
Z-ca Dyrektora ds. Eksploatacyjnych E-Mail Telefon	<b>PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</b> Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze Ul. Traugutta 10 65-025 Zielona Góra	Sławomir Brożyński slawomir.brozynski@plk-sa.pl +48 68 41 92 480	Stellv. Direktor Betrieb  E-Mail Telefon
<b>Jednostka kompetentna w zakresie infrastruktury</b> Naczelnik Działu Eksploatacji i Infrastruktury Pasażerskiej E-Mail Telefon	<b>PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</b> Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze Ul. Traugutta 10 65-025 Zielona Góra	Andrzej Pawelski  andrzej.pawelski@plk-sa.pl +48 68 41 92 378	<b>Für die Infrastruktur zuständige Stelle</b>  Leiter des Bereichs  E-Mail Telefon
<b>pracownik odpowiedzialny za MPG</b>  E-Mail Telefon	<b>PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.</b> Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze Ul. Traugutta 10 65-025 Zielona Góra	Anna Gąsiorek anna.gasiorek@plk-sa.pl +48 68 41 92 235	<b>zuständige Stelle für die ÖGV</b>  E-Mail Telefon

<u>Jednostka prowadząca</u>	<u>dla DB InfraGO AG</u>	<u>Geschäftsführende Stelle</u>	<u>für die DB InfraGO AG</u>
Kierownik działu E-Mail Telefon	<b>DB InfraGO AG</b> Region Ost Betrieb Netz Cottbus I.IB-O-N-CS Vetschauer Straße 65 03048 Cottbus	Susanne Lewandowsky susanne.lewandowsky@deutschebahn.com +49-355-44-2378	Leiterin des Bereichs E-Mail Telefon
<b>Jednostka kompetentna w zakresie infrastruktury</b> Kierownik działu E-Mail Telefon	<b>DB InfraGO AG</b> Region Ost Betrieb Netz Cottbus I.IB-O-N-CS- B03 Vetschauer Str, 65 03048 Cottbus	Jonas Hagen jonas.hagen@deutschebahn.com +49 152 3219 0514	<b>Für die Infrastruktur zuständige Stelle</b>  Leiter Betriebsbezirk E-Mail Telefon
<b>Miejsce opracowania</b>  <b>Autor</b> E-Mail Telefon	<b>DB InfraGO AG</b> Region Ost Betrieb Netz Cottbus I.IB-O-N-CS Vetschauer Straße 65 03048 Cottbus	Kai-Uwe Schiemenz kai-Uwe.Schiemenz@deutschebahn.com +49 160 9745 4775	<b>örtlich zuständige Geschäftsführung</b>  E-Mail Telefon

**Do użytku na stanowisku pracy**

(...)

- MPG Tuplice - Forst (Lausitz) należy udostępnić w niezbędnym zakresie:
- pracownikom KPI wykonującym zadania w obszarze prowadzenia ruchu kolejowego,
  - pracownikom KPI sporządzającym regulamin techniczny, rozkłady jazdy, regulaminy tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów w czasie wykonywania robót,
  - pracownikom uczestniczącym w planowaniu, realizacji lub nadzorze ruchu kolejowego i utrzymania.
- instruktorom ruchu kolejowego.

**Anwender**

(...)

- Die ÖGV Forst (Lausitz) -Tuplice ist:
- Mitarbeitern der EIU, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,
  - Mitarbeitern, die örtliches Regelwerk, Fahrpläne oder Beta aufstellen;
  - Mitarbeitern mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb und in der Instandhaltung und
  - den Lehrkräften für den Bahnbetrieb zugänglich zu machen.

Zmiany i uzupełnienia			Nachweis der Aktualisierungen	
Lp.	Dotyczy	Obowiązuje od	Poprawka wprowadzona dnia	przez
Lfd Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Berichtigung eingearbeitet	
			am	durch
1	Umsetzung der europäischen Befehle nach der DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2023/1693 DER KOMMISSION vom 10. August 2023  Wdrożenie europejskich rozkazów ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2023/1693 z dnia 10 sierpnia 2023 r.	14.12.2025		

<b>Spis treści</b>		<b>Inhaltsverzeichnis</b>	
	Wykaz zmian	Nachweis der Aktualisierungen	3
	Wykaz skrótów	Abkürzungsverzeichnis	6
1.	Zakres obowiązywania	Geltungsbereich, Begriffsbestimmungen	7
1.1.	Podstawa prawna	Rechtsgrundlagen	7
1.2.	Postanowienia ogólne	Allgemeine Bestimmungen	7
1.3.	Określenie pojęć	Begriffsbestimmungen	8
2.	Postanowienia dotyczące współpracy pomiędzy KPI	Vereinbarungen zur Zusammenarbeit der EIU	9
	(...)	(...)	
2.4.3.	Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej	Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den EIU	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	Netzfahrplan	10
3.2.3.	Indywidualny rozkład jazdy	Gelegenheitsverkehr	10
3.3.	Postanowienia eksploatacyjne dla kolejowych przesyłek nadzwyczajnych	Bestimmungen für außergewöhnliche Sendungen	10
3.3.1.	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.	Stacja zmiany systemu	Systemwechselbahnhöfe	17
5.2.1.	Stacja Forst (Lausitz)	Bahnhof Forst (Lausitz)	17
5.2.2.	Przystanek osobowy Zasięki	Haltepunkt Zasięki	19
5.2.3.	Stacja Tuplice	Bahnhof Tuplice	19
	(...)	(...)	
6.	Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej	Angaben zum Netzzugang	20
6.1.	Stosowane przepisy i wytyczne - dokumenty	Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien - mitzuführende Unterlagen	20
6.2.	Zasady akceptacji taboru kolejowego	Anforderungen an Fahrzeuge	21
6.2.1.	Wyposażenia pojazdów w urządzenia PZB	Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen	21
6.2.2.	Wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności	Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk	21
6.3.	Proces akceptacji pracowników przewoźnika	Anforderungen an das Personal des ZB oder des einbezogenen EVU	23
6.3.1.	Język stosowany w komunikacji między pracownikami KPP i KPI	Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU	23
6.3.2.	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG	23
6.3.3.	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die PKP PLK S.A.	25

6.4.	Uregulowania dotyczące <u>przydziału tras</u>	Regelungen zur Trassenzuweisung.	25	
7.	Miejscowe uregulowania wynikające z instrukcji i przepisów ruchu oraz sygnalizacji, a także wytycznych i umów międzynarodowych	Örtliche Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen	28	
7.1.	Przepisy ruchu	Betriebsvorschriften	28	
7.2.	Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania	Betriebliche Vorgaben zur Transition	39	
7.2.1.	Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę	Transition der Zugsicherungssysteme	39	
7.2.2.	Przełączanie radiołączności pociągowej	Transition der Zugfunksysteme	40	
	(...)	(...)		
9.	Postanowienia końcowe	Schlussbestimmungen	42	
10.	Załączniki	Anhänge	43	
10.1.	Wzory druków i określenia uzupełniające	Vordrucke und ergänzende Bestimmungen	43	
10.1.1.	Dwujęzyczne Rozkazy 1-9 pl/d	Zweisprachige Befehle 1 - 9 d/pl 302.2000V01	44	*
10.1.2.	Dwujęzyczne Rozkazy 21 - 95 pl/d	Zweisprachige nationale Befehle 21 - 95 d/pl 302.2000V02	46	*
	Załącznik językowy do rozkazu 95.95 pl/d	Wortlautbeiblatt 302.2000V02	47	*
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
Przejścia dla podróżnych	-	Reisendenübergang	RÜ
Polski skrót zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej	PNZ	Polnische Nummer der Zustimmung zur außergewöhnlichen Sendung im internationalen Verkehr	PNZ
Niemiecki skrót zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej	Bza	Deutsche Nummer der Zustimmung zur außergewöhnlichen Sendung im internationalen Verkehr (Betriebliche Zusatzanweisung)	Bza
Pociąg	poc.	Zug	Z
Przystanek osobowy	po	Haltepunkt	Hp
Posterunek zapowiadawczy	pzap.	Zugmeldestelle	Zmst
Punktowe urządzenia oddziaływania na pociąg	PZB	Punkt förmige Zugbeeinflussung	PZB
Samoczynne hamowanie pociągu	SHP	System der selbsttätigen Zugbremsung	SHP
Rozjazd	R	Weiche	W
Semafor wjazdowy	Swj.	Einfahrsignal	Esig
Semafor wyjazdowy	Swy.	Ausfahrsignal	Asig
Stacja		Bahnhof	Bf
Sygnał zaporowy	Z	Sperrsignal	Sperrsig
Sygnał zastępczy	Sz	Ersatzsignal	-
Wagon	wag.	Wagen	Wg
Wykaz ostrzeżeń stałych (WOS)	Dod. 2	Verzeichnis der ständigen Warnungen (WOS)	Dod. 2
Wykaz tymczasowych ograniczeń prędkości i innych szczegółów	La	Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderer Besonderheiten	La
Wykolejnica	Wk	Gleissperre	Gs
Regulamin sieci DB InfraGO AG	INB	Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG	INB
Techniczne Warunki Użytkowania sieci DB InfraGO AG	TNB	Technische Netzzugangsbedingungen der DB InfraGO AG	TNB
Sterowanie ruchem kolejowym	srk	Leit- und Sicherungstechnik	LST
Przycisk włączający urządzenia zabezpieczające przejazd kolejowo-drogowy	HET	Hilfseinschalttaste	HET
Przycisk unieważniający urządzenia zabezpieczające przejazd kolejowo-drogowy	UT	Unwirksamkeitstaste	UT

## **1. Zakres obowiązywania**

### **1.1. Podstawa prawna**

Niniejsze MPG Tuplice - Forst (Lausitz) jest uzgadniane między stronami na podstawie:

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

aby prowadzić do realizacji treści wymienionych powyżej umów na określonym poziomie roboczym na przejściu granicznym Tuplice - Forst (Lausitz).

### **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 Tuplice - Forst (Lausitz) można dopuszczać odstępstwa oraz uzupełnienia.

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

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

(...)

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

## **1. Geltungsbereich**

### **1.1. Rechtsgrundlage**

Die vorliegende ÖGV Forst (Lausitz) -Tuplice wird zwischen den oben aufgeführten Vertragspartnern auf Grundlage des:

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

abgeschlossen, um die Inhalte der oben aufgeführten Verträge, in der konkreten Arbeitsebene des Grenzüberganges Forst (Lausitz) -Tuplice, zu realisieren.

### **1.2. Allgemeine Bestimmungen**

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

Darauf aufbauend kann die ÖGV für die Grenzbetriebsstrecke Forst (Lausitz) -Tuplice Abweichungen und Ergänzungen zulassen.

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

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

(...)

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

### **Zakres obowiązywania**

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

### **1.3. Określenie pojęć**

W niniejszym MPG użyto określeń o następującym znaczeniu:

#### **1.3.1. Stacje zmiany systemu**

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

Po stronie niemieckiej stacją zmiany systemu dla ruchu pasażerskiego i towarowego jest stacja Forst (Lausitz).

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

#### **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 i towarowego jest odcinek między stacjami Forst (Lausitz) - Tuplice.

#### **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 na odcinku Tuplice - Forst (Lausitz) jest Granica Państwa znajdująca się w km 389,080(PKP) / 23,720 (DB).  
(...)

### **Geltungsbereich**

Diese ÖGV Forst (Lausitz) –Tuplice gilt für den Eisenbahngrenzverkehr zwischen der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. über die Grenzbetriebsstrecke Forst (Lausitz) –Tuplice auf der im Punkt 1.3.2. aufgeführten Grenzbetriebsstrecke und den unter Punkt 1.3.1. genannten Systemwechselbahnhöfen.

### **1.3. Begriffsbestimmungen**

In dieser ÖGV werden Begriffe mit folgender Bedeutung verwendet:

#### **1.3.1. Systemwechselbahnhöfe**

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

Auf der deutschen Seite ist der Bahnhof Forst (Lausitz) Systemwechselbahnhof für den Reise- und Güterverkehr.

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

#### **1.3.2. Grenzbetriebsstrecke**

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

Grenzbetriebsstrecke für den Personen- und Güterverkehr ist die Strecke Forst (Lausitz) - Tuplice.

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

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

Grenze der Betriebsführung auf der Strecke Forst (Lausitz) - Tuplice ist die Staatsgrenze im km 23,720 (DB)/389,080 (PKP).  
(...)

### **1.3.7. Zdarzenie**

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

### **1.3.8. 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. Aplikanci w niniejszym MPG są objęci wyrazem przewoźnik kolejowy.

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

(...)

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

(...)

Nieprawidłowości i niejasności w kolejowym ruchu granicznym, które mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów, należy zdiagnozować między 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 Forst (Lausitz) - Tuplice 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 Artikel 3 der Richtlinie (EU) 2016/798 vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit werden in diesem Vertrag in den polnischen Wortlauten als Ereignis und in den deutschen Wortlauten als gefährliches Ereignis zusammengefasst.

### **1.3.8. Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)**

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

### **1.3.9. Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) - Eisenbahnunternehmen**

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

### **1.3.10. Zugangsberechtigte (ZB)**

sind Eisenbahnverkehrsunternehmen und internationale Gruppierungen, oder andere natürliche oder juristische Personen, insbesondere zuständige Behörden öffentlicher Personenverkehrsdienste, Verlager, Spediteure und Unternehmen des kombinierten Verkehrs. Zugangsberechtigte werden in der vorliegenden ÖGV unter EVU subsumiert.

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

(...)

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

(...)

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

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

Betriebsleitstellen zur Steuerung des Bahnbetriebes über die Grenzbetriebsstrecke

Forst (Lausitz) - Tuplice 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

(...)

#### 3.2. Rozkład jazdy

(...)

##### 3.2.2. Sieciowy (roczny) rozkład jazdy

(...)

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

Zmiany i uzupełnienia do rocznego rozkładu jazdy uzgadnia się odrębnie.

##### 3.2.3. Indywidualny rozkład jazdy

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

(...)

### 3.3. Przewóz przesyłek nadzwyczajnych

#### 3.3.1. Ogólne postanowienia eksploatacyjne

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

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

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

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

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

4. Dla przewożonych stale przesyłek nadzwyczajnych może zostać uzgodniony przewóz określonymi stałymi pociągami w rocznym rozkładzie jazdy. Warunki przewozu

Wydanie zawierające OPG+MPG / Gemeinsame Ausgabe AGV+ÖGV Forst (Lausitz) – Tuplice, Aktualisierung Nr.1  
Obowiązuje od / Gültig ab: 14.12.2025

### 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 TNB der DB InfraGO AG.

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

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

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

4. Für häufig auftretende außergewöhnliche Sendungen mit gleichen Beförderungsbedingungen kann die Beförderung in bestimmten Zügen vereinbart werden.

dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym łącznie ze stacjami zmiany systemu jak również numery zgód DB Bza i PNZ PKP PLK S.A. podaje się w rozkładzie jazdy. Te pociągi traktuje się zawsze tak jak pociągi z przesyłką nadzwyczajną, nawet wówczas, gdy takiej przesyłki nie przewożą.

(...)

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

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

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

#### **Postanowienia dla relacji Tuplice – Forst (Lausitz)**

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

Jeżeli zgodnie z warunkami przewozu:

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

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

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

(...)

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

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

### **3.3.2. Örtliche Betriebliche Bestimmungen**

#### **Bestimmungen für die Relation Tuplice - Forst (Lausitz)**

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

Wenn laut Beförderungsbedingungen:

- Der Transport außergewöhnlicher Sendungen mit verminderter Geschwindigkeit erfolgen soll, informiert der Fahrdienstleiter des Bahnhofs Tuplice 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 Tuplice zu melden.

**Postanowienia dla relacji Forst (Lausitz) - Tuplice**

**Do §23. Ir-10 -Tryb przekazywania przesyłek nadzwyczajnych na stacji Forst (Lausitz).**

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.

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

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

Przewoźnik zamawiający trasę w DB InfraGO AG powinien uwzględnić powyższe w planowaniu czasu postoju na stacji Forst (Lausitz).

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.

**Bestimmungen für die Relation Forst (Lausitz) -  
Tuplice**

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

1. Im Falle einer außergewöhnlichen Sendung, die aus dem Ausland an einem Bahnhof in Polen oder im Transit in ein anderes Land übernommen werden soll, beantragt das in Polen auftretende EVU die Zustimmung zur Beförderung außergewöhnlicher Sendungen beim Samodzielnego Wieloosobowego Stanowiska ds. Przewozów Nadzwyczajnych - der selbstständigen 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. Forst (Lausitz), 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 Forst (Lausitz) zu berücksichtigen.

Die durch eine Kommission durchzuführende Annahme einer außergewöhnlichen Sendung zur Beförderung erfolgt durch das 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. Przyjmowanie przesyłek nadzwyczajnych poprzedza sporządzenie protokołu komisijnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej, który należy przekazać do stanowiska ds. przewozów nadzwyczajnych w Ekspozyturze Zarządzania Ruchem Kolejowym w Poznaniu.

#### **Zarządzenie przewozu**

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

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

6. Zgoda z 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 wydanych przez PKP PLK S.A., przesyłkę należy zatrzymać na stacji Forst (Lausitz).

#### **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 Forst (Lausitz) informuje maszynistę pociągu rozkazem 5.

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

konwojent na odcinku PKP PLK S.A. zgłasza gotowość do konwojowania dyżurnemu ruchowi stacji Forst (Lausitz).

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

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

#### **Beförderungsanordnung**

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

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

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

7. Wenn festgestellt wird, dass eine außergewöhnliche Sendung ohne die entsprechende Zustimmung der PKP PLK S.A. vom Forst (Lausitz) in Richtung Staatsgrenze befördert werden soll, ist die Sendung auf dem Bahnhof Forst (Lausitz) 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 Forst (Lausitz) 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 Forst (Lausitz) 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 Tuplice - Forst (Lausitz) jest szlakiem jednotorowym nie zelektryfikowanym.

(2) **Miarodajne pochylenie** dla poszczególnych odcinków wynosi:

Granica Państwa - Forst (Lausitz) 2,5 ‰, oraz  
Tuplice - Granica Państwa 7,2 ‰.

(3) **Droga hamowania** wynosi 1000 m.

(4) **Dopuszczalna prędkość** (w obu kierunkach) dla odcinka DB InfraGO AG, ujęta jest w wykazie maksymalnej prędkości VzG.

Dopuszczalna prędkość (w obu kierunkach) dla odcinka PKP PLK S.A. podana jest w wykazie maksymalnych prędkości w Regulaminie Sieci, dostępnym na stronie internetowej Spółki PKP PLK S. A. <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/> na dany rozkład jazdy pociągów dla linii kolejowej 014, ujętymi w załączniku 2.1.

(5) Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym obowiązuje **skrajnia** G2 (UIC).

(6) Między posterunkami ruchu Forst (Lausitz) i posterunkiem Tuplice zabudowane są urządzenia **blokad liniowej** półsamoczynnej jednotorowej dwukierunkowej z blokiem pozwolenia.

(7) Po polskiej stronie jest **radiołaczność pociągowa** analogowa kanał R5, a po stronie niemieckiej radiołaczność pociągowa GSM-R.

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

Polski odcinek eksploatowany w ruchu granicznym jest wyposażony w urządzenia szlakowe SHP.

Stale działające rezonatory torowe SHP o częstotliwości 1000 Hz znajdują się:

- w kierunku jazdy do Tuplice na szlaku w km 385,000, a także przed tarczą ostrzegawczą wjazdową ToS i przed semaforem wjazdowym S stacji Tuplice;

- w kierunku jazdy do Forst (Lausitz) na szlaku w km 385,000 oraz przed tarczą ostrzegawczą przejazdową dla przejazdu kolejowo- drogowego w Zasiokach.

(...)

## 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 Forst (Lausitz) - Tuplice ist eine eingleisige Strecke.

(2) Die **maßgebende Neigung** der Grenzbetriebsstrecke beträgt zwischen Forst (Lausitz) und der Staatsgrenze 2,5 ‰ und zwischen Staatsgrenze und Bahnhof Tuplice 7,2 ‰.

(3) Der **Bremsweg** beträgt 1000 m.

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

Die zulässige Streckengeschwindigkeit (Richtung und Gegenrichtung) für den Streckenabschnitt der PKP PLK S.A. sind in dem Verzeichnis der maximal zulässigen Geschwindigkeiten im „Regulamin Sieci“ auf der Internet-Seite der PKP PLK S.A. <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/> in dem Anhang 2.1. für die Strecke 014 angegeben.

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

(6) Zwischen den Betriebsstellen Forst (Lausitz) - Tuplice ist ein halbautomatischer **Streckenblock** für eingleisige Strecken mit Erlaubniswechsel vorhanden.

(7) Auf polnische Seite ist analoger **Zugfunk** des Kanals R5 nach polnischem System und auf deutscher Seite GSM-R Zugfunk vorhanden.

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

Der polnische Teil der Grenzbetriebsstrecke ist mit SHP-Streckeneinrichtungen ausgerüstet.

Ständig wirksame 1000 Hz SHP-Magneten befinden sich:

- in Fahrtrichtung Tuplice auf der freien Strecke am km 385,000, sowie vor dem Einfahrvorsignal ToS und vor dem Einfahrsignal S des Bahnhof Tuplice;

- in Fahrtrichtung Forst (Lausitz) auf der freien Strecke am km 385,000 und vor dem Überwachungssignal Top des Bahnüberganges in Zasioki.

Odcinek eksploatowany w ruchu granicznym od granicy państwowej po stronie niemieckiej wyposażony jest w urządzenia punktowego oddziaływania na pociąg PZB, usytuowane od tarczy ostrzegawczej odnoszącej się do semafora wjazdowego stacji Forst (Lausitz).

Die Grenzbetriebsstrecke ist ab Staatsgrenze auf deutscher Seite beginnend am Einfahrvorsignalsignal Vf des Bahnhofs Forst (Lausitz) mit PZB ausgerüstet.

(9) Dla pociągów przekraczających granicę obowiązuje klasa linii C3 (nacisk osi na tor: 196 kN, nacisk liniowy na 1 metr bieżący toru: 71 kN)

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

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

(10) Auf der Grenzbetriebsstrecke befinden sich nachfolgende **Bahnübergänge**.

<b>Forst (Lausitz) - Staatsgrenze / Forst (Lausitz) - Granica Państwa</b>		
<b>Lage [km] Położenie</b>	<b>Art der Sicherung Rodzaj zabezpieczenia</b>	<b>Bemerkungen Uwagi</b>
21,9	RÜ 21,9 SIMIS LC (Reisendensicherungsanlage) / Przejście dla podróżnych	LzH/F-Hp (unter Deckung Hauptsignal) / Uzależnione w przebiegu
22,236	BÜ 22,2 SIMIS LC	LzH/F-Hp (unter Deckung Hauptsignal) / Uzależnione w przebiegu
22,518	BÜ 22,5 SIMIS LC	LzH/F-Hp (unter Deckung Hauptsignal) / Uzależnione w przebiegu
22,955	BÜ 22,9 SIMIS LC - Urządzenia z półrogatkami	LzH-Fü + WS (fernüberwacht Fdl ESTW Forst (L)) / Nadzorowane przez dyżurnego ESTW Forst (L)
23,373	BÜ 23,3 SIMIS LC - Urządzenia z półrogatkami	LzH/F-Fü + WS (fernüberwacht Fdl ESTW Forst (L)) / Nadzorowane przez dyżurnego ESTW Forst (L)

(...)

(...)

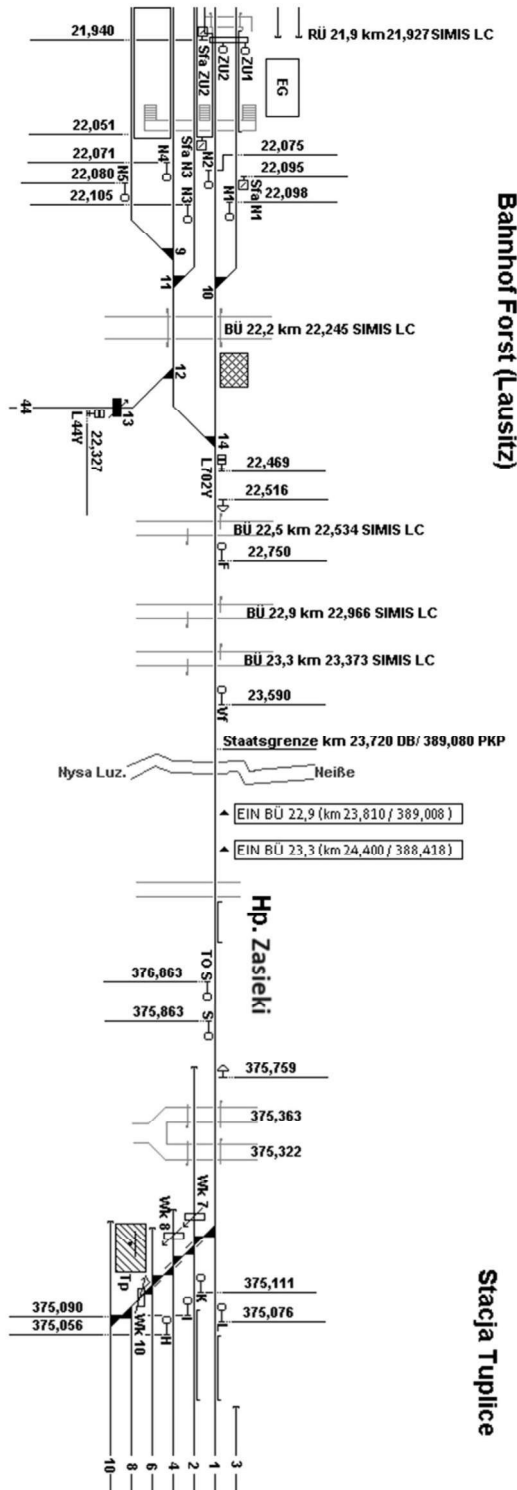
<b>Tuplice -Granica Państwa / Tuplice - Staatsgrenze</b>		
<b>Lage [km] Położenie</b>	<b>Rodzaj zabezpieczenia</b>	<b>Art der Sicherung</b>
379,437	Kategoria D	techn. nicht gesichert
381,815	Kategoria F,	BÜ für den nicht-öffentlichen Verkehr, ausgestattet mit in Grundstellung geschlossenen Schranken, die bei Bedarf von den Berechtigten geöffnet werden.
385,820	Kategoria F,	
388,624	Kategoria C, powtarzacz na stacji Tuplice	elektrische Haltlichtanlage- BUES 2000- mit Überwachungssignal aus Richtung Tuplice

(...)

(...)

5.1. A01 Plan schematyczny odcinka  
eksploatowanego w ruchu granicznym

5.1.A01 Schematischer Lageplan der  
Grenzbetriebsstrecke



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

### 5.2.1. Stacja Forst (Lausitz)

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

(2) Na stacji Forst (Lausitz) dyżurny ruchu obsługuje elektroniczną nastawnię ESTW usytuowaną w pobliżu przejazdu kolejowego na ulicy Berliner Straße.

Stacja wyposażona jest w sygnalizację świetlną systemu Ks zgodnie z instrukcją sygnalizacji DB 301.0102.

(3) Stacja nie jest zelektryfikowana.

(4) Miarodajne pochylenie od semaforów wyjazdowych w kierunku Tuplic wynosi 5,3‰ i wznosi się w kierunku granicy.

Miarodajne pochylenie na stacji Forst pomiędzy semaforami wyjazdowymi wynosi mniej niż 2,5 ‰.

(5) Stacja Forst (Lausitz) wyposażona jest w radiołączność GSM-R (D).

(6) Stacja posiada następujące tory.

## 5.2. Systemwechselbahnhöfe und Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke

### 5.2.1. Bahnhof Forst (Lausitz)

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

(2) Auf dem Bahnhof Forst (Lausitz) befindet sich der örtlich zuständige Fahrdienstleiter (özf) im elektronischen Stellwerk in der Nähe des Bahnübergangs Berliner Straße. Der Bahnhof ist mit Lichtsignalen des Ks-Systems gemäß 301.0102 ausgerüstet.

(3) Der Bahnhof ist nicht elektrifiziert.

(4) Die maßgebende Neigung ab den Ausfahrtsignalen in Richtung Tuplice beträgt 5,3 ‰ und steigt in Richtung Grenze.

Die maßgebende Neigung im Bahnhof Forst (Lausitz) zwischen den Ausfahrtsignalen beträgt weniger als 2,5 ‰.

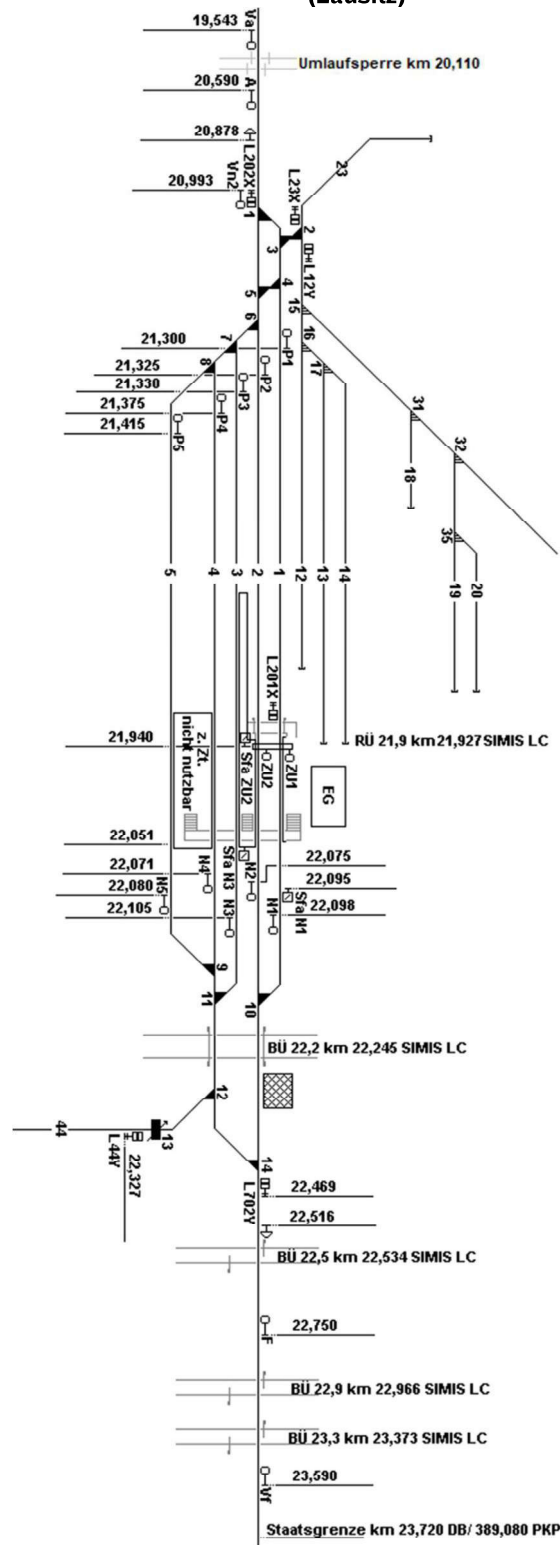
(5) Der Bahnhof Forst (Lausitz) ist mit GSM-R (D) Zugfunk ausgerüstet.

(6) Der Bahnhof besitzt folgende Gleisanlagen:

Hauptgleis	Nebengleis	Nutzlänge [m]	Bahnsteig [m]	Zweckbestimmg.
Tor główny	Tor boczny	Długość użyteczna[m]	Peron [m]	uwagi
1		798	105	Ein - und Ausfahrtsignal für den Ab- und Ausfahrtsignal
2		750	105	durchgehendes Hauptgleis Tor główny zasadniczy
3		775	320	Ein - und Ausfahrtsignal für den Ab- und Ausfahrtsignal
4		696	-	Ein - und Ausfahrtsignal für den Ab- und Ausfahrtsignal
5		665	-	Ein - und Ausfahrtsignal für den Ab- und Ausfahrtsignal

5.2.1.A01 Plany schematyczne posterunków ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym: Forst (Lausitz)

5.2.1A01 Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke: Forst (Lausitz)



### 5.2.2 Przystanek Zasieki

### 5.2.2. Haltepunkt Zasieki

Położenie posterunku	Lage der Betriebsstelle
Km 388.572	
Wysokość peronów	Die Bahnsteighöhe beträgt:
400 mm	
Długość peronów	Die Bahnsteiglänge beträgt:
62 m	

### 5.2.3. Stacja Tuplice

- (1) Stacja przystosowana jest dla ruchu pasażerskiego i towarowego.
- (2) Stacja Tuplice posiada nastawnię dysponującą „Tp” i nastawnię wykonawczą „Tp-1”.
- (3) Nastawnie Tp oraz Tp-1 są wyposażone w urządzenia mechaniczne scentralizowane. Stacja wyposażona jest w sygnalizację świetlną zgodnie z § 19 le-1.
- (4) Miarodajne pochylenie wynosi 0,7‰.
- (5) Stacja wyposażona jest w radiot łączność analogową pociągową na kanale 5.
- (6) Wykaz dopuszczalnej **długości pociągów** towarowych w metrach (wraz z czynnymi lokomotywami)

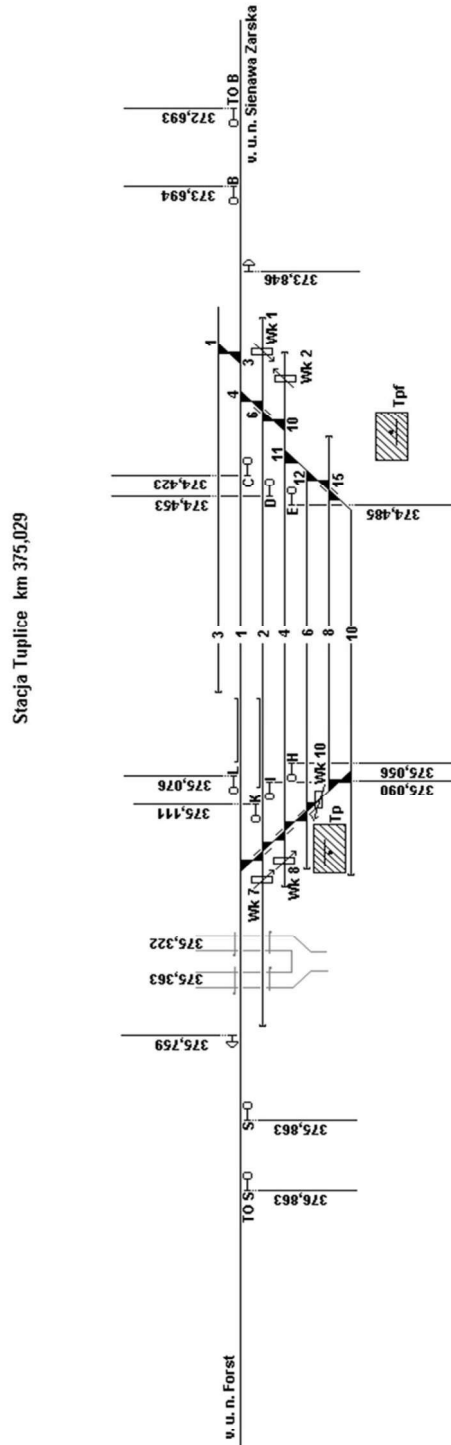
### 5.2.3. Bahnhof Tuplice

- (1) Der Bahnhof ist für den Personen- und Güterverkehr ausgelegt.
- (2) Der Bahnhof Tuplice besitzt ein Fahrdienstleiterstellwerk „Tp“ und ein Weichenwärterstellwerk „Tp-1“.
- (3) Die Stellwerke Tp und Tp-1 sind mechanische Stellwerke mit Lichtsignalen gemäß § 19 des polnischen Signalbuches le-1.
- (4) Die maßgebende Neigung im Bf. Tuplice beträgt 0,7‰.
- (5) Der Bahnhof ist mit analogem Zugfunk Kanal 5 ausgerüstet.
- (6) Verzeichnis der zugelassenen **Zuglängen** von Güterzügen in Metern (einschließlich der arbeitenden Lokomotiven)

Odcinek Abschnitt	Długość pociągu Länge des Zuges		Perony Bahnsteige			
	Dopuszczalna zulässig		tor Gleis	Peron Bahnsteig	Wysokość Höhe	Długość Länge
	Kierunek Richtung					
	PL-DE	DE-PL				
Ostrów Wlkp. - (Głogów) - - Granica Państwa /Staatsgrenze	630 m	630 m	1	4	300 mm	234 m
			2	3	300 mm	234 m
	-	612 m	4	-	-	-
	551 m	-	6	-	-	-

5.2.3.A01 Plany schematyczne posterunków ruchu na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym: Tuplice

5.2.3.A01 Schematische Lagepläne der Betriebsstellen auf der Grenzbetriebsstrecke: Tuplice



(...)

## 6. Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej

### 6.1. Stosowane przepisy i wytyczne - dokumenty

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

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

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

#### Dostęp do danych z La (wykaz ostrzeżeń tymczasowych DB)

DB InfraGO AG udostępnia informacje z La (wykaz ostrzeżeń tymczasowych DB) dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym przewoźnikowi, który złożył wniosek o przydzielenie trasy do DB InfraGO AG. Jeśli przewoźnik ten nie składa jednocześnie wniosku o przydzielenie trasy do PKP PLK S.A., zobowiązany jest udostępnić informacje z La (wykaz ostrzeżeń tymczasowych DB) swojemu partnerowi współpracującemu po stronie polskiej. Maszynista pojazdu trakcyjnego musi mieć możliwość przeglądania informacji dotyczących opisu linii "Streckenbuch" na obszarze zarządzania DB InfraGO AG.

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

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

Maszynista prowadzący pojazd trakcyjny musi posiadać klucz DB21 do obsługi przejazdów kolejowych w km 22,9 i 23,3.

(...)

## 6. Angaben zum Netzzugang

### 6.1. Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien – mitzuführende Unterlagen

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

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

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

#### Zugang zu den La-Angaben

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

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

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

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

Der Triebfahrzeugführer des führenden Triebfahrzeuges hat einen Schlüssel DB 21 zur Durchführung der Bahnübergangssicherungen im km 22,9 und 23,3 mitzuführen.

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

### **6.2.1 Wyposażenia pojazdów w urządzenia kontroli bezpiecznej jazdy**

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

(2) Jeżeli przejazd odbywa się zgodnie z warunkami określonymi w punkcie 7.2.1.5, w odstępstwie od postanowień ust. (1), pojazdy trakcyjne kursujące na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym tylko do stacji Forst (Lausitz) i z powrotem nie muszą być wyposażone w system PZB.

### **6.2.2. Wyposażenie pojazdów w urządzenia radiołączności**

(1) W przypadku eksploatacji na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym DB InfraGO AG pojazdy prowadzące muszą być wyposażone w zainstalowane na stałe lub przenośne urządzenie pokładowe systemu radiołączności pociągowej GSM-R z wyjątkiem postanowień ust. (2).

(2) W odstępstwie od postanowień z ust. (1) na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym DB InfraGO AG dopuszcza się, aby pojazd prowadzący pociąg był wyposażony w terminal przenośny GSM-R, posiadający kartę SIM z profilem co najmniej użytkownika „Lrf”. Należy zapewnić rejestrację urządzeń łączności ruchomej GSM-R na obszarze DB InfraGO AG.

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

## **6.2. Anforderungen an Fahrzeuge**

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

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

(2) Wenn die Fahrt nach den Bedingungen des Punktes 7.2.1.5. stattfindet, sind Abweichungen von Punkt (1) zulässig. Wenn die Triebfahrzeuge von Polen auf der Grenzbetriebsstrecke nur bis zum Bahnhof Forst (Lausitz) bzw. zurück als führende Fahrzeuge eingesetzt werden, darf auf die Ausrüstung mit dem Zugsicherungssystem PZB verzichtet werden.

### **6.2.2. Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk**

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

(2) Abweichend davon wird zugelassen, dass auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der DB InfraGO AG ein mobiles GSM-R Endgerät auf dem führenden Fahrzeug mitzuführen ist. Dieses Endgerät muss eine SIM-Karte mit mindestens mit dem Teilnehmerprofil „Lrf“ haben. Die funktionale Registrierung an dem zusätzlichen Endgerät ist im Bereich der DB InfraGO AG sicherzustellen.

(3) Für den Betrieb auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der PKP PLK S.A. muss das Triebfahrzeug mit einem analogem Zugfunkgerät, welche auf dem Netz der PKP PLK S.A. arbeitet, und das Nothaltsystem „Radio-stop“ beinhaltet, ausgerüstet sein.

### 6.3. Proces akceptacji pracowników przewoźnika

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 6.3.1. Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU

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

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

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

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

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

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

\*

\*

\*

\*

Internationales Phonetisches Alphabet  
Międzynarodowy alfabet fonetyczny

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

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

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

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

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

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

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

## 6.4. Uregulowania dotyczące przydziału tras

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

- Długość pociągu w planowaniu nie może przekroczyć 630 m.

### 6.4.2. Rozkład jazdy

#### a) Ważność rozkładu jazdy

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

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

#### b) Odpowiedzialność za opracowanie rozkładów jazdy

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

#### c) Publikacja i dystrybucja rozkładów jazdy

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

### 6.4.3. Numery pociągów

#### a) Stosowanie międzynarodowych numerów pociągów

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

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

Zmiana numeru pociągu na stacji zmiany systemu Forst (Lausitz) jest niedozwolona. Wyjątek od tej zasady stanowią ważne przyczyny eksploatacyjne.

## 6.4. Regelungen zur Trassenzuweisung

### 6.4.1. Betriebliche Beschränkung der Gesamtzuglängen

- Die Gesamtzuglängen der angemeldeten Zugtrassen darf 630 Meter nicht überschreiten.

### 6.4.2. Fahrplan

#### a) Gültigkeit des Fahrplanes

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

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

#### b) Verantwortung Fahrplanerstellung

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

#### c) Fahrplanveröffentlichung und Verteilung

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

### 6.4.3. Zugnummer

#### a) Verwendung einer internationalen Zugnummer

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

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

Der Wechsel der Zugnummer auf dem Bahnhof Forst (Lausitz) ist nicht zulässig. Ausgenommen sind hierbei zwingende betriebliche Gründe.

**b) Przydzielanie międzynarodowego numeru pociągu**

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

- w kierunku z Niemiec do Polski przewoźnik składa wniosek o przyznanie międzynarodowego numeru pociągu do regionalnej komórki ds. rozkładu jazdy DB InfraGO AG.
- w kierunku z Polski do Niemiec numer pociągu międzynarodowy zostanie przydzielony przewoźnikom po złożeniu wniosku o przyznanie trasy do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. Przy składaniu wniosku o przyznanie trasy przewoźnicy są zobowiązani posługiwać się numerem pociągu przydzielonym przez zarządcę infrastruktury.

**6.4.4. Wniosek o przydzielenie trasy**

**a) Podstawa umowna zamawiania tras**

Przewoźnicy zamawiają trasy zgodnie z przepisami

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

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

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

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

**b) Vergabe einer internationalen Zugnummer**

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

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

- In der Richtung Polen - Deutschland wird dem EVU die internationale Zugnummer beim Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A im Nachgang zur Trassenanmeldung zugewiesen. Die durch das EIU zugewiesene Zugnummer ist bei den Trassenanmeldungen durch die EVU zu verwenden.

**6.4.4. Trassenanmeldung**

**a) Vertragliche Grundlage für die Trassenanmeldung**

Die EVU beantragen die Trassen gemäß den Bestimmungen der

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

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

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

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

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

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

- Obaj przewoźnicy są zobowiązani do złożenia wniosków o przydzielanie trasy odpowiednio w DB InfraGO AG i PKP PLK S.A. niezwłocznie po sobie. Okres pomiędzy złożeniem obu wniosków o przydzielenie 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 zmiany systemu.
- Jednoznaczne oznaczenie przewoźnika, który złożył wniosek o przydzielanie trasy w drugim kraju.
- Jednoznaczne wskazanie wymaganego czasu postoju wraz z odpowiednią technologią eksploatacji (np. zmiana lokomotywy, zmiana druzyny, tranzycja) na stacjach zmiany systemu.
- Jednoznaczne oznaczenie w formie numeru pociągu wszelkich jazd poprzedzających lub dalszej jazdy w przypadku pociągów kończących lub rozpoczynających bieg na stacji Forst(Lausitz) lub w przypadku doprowadzania lokomotyw związanych z realizacją danego przewozu.

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

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

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

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

#### **b) Bilateralne Abstimmungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen**

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

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

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

Trassenanmeldungen sind plausibel, wenn sie folgende Angaben enthalten:

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

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

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

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

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

**7.1. Przepisy ruchu**

**7.1. Betriebsvorschriften**

Lp. Nr Lfd. Nr.	Według Ril DB Hinweis auf Ril der DB	Postanowienia, różniące się od przepisów kolei sąsiednich i ewentualne, specjalne uregulowania w kolejowym ruchu granicznym	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen zum Betrieb auf der Grenzbetriebsstrecke	Według instrukcji PKP PLK S.A. Hinweis auf Vor- schrift der PKP PLK S.A.
		(...)	(...)	
3.	Do 408.0202 rozd. 1 oraz do 408.2202 rozd. 1 Zu 408.0202 Abschn. 1 und zu 408.2202 Abschn.1	<b>Polecenia i meldunki - określanie pociągów</b>  W poleceniach i meldunkach pociągi określane są przy użyciu języka polskiego słowem „Pociąg” i numerem pociągu. W przypadku jazdy pociągów po torze zamkniętym 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 polnischen Sprache mit dem Wort „Pociąg“ und der Zugnummer zu bezeichnen. Das Wort „Pociąg“ ist bei Sperrfahrten durch die Worte „po torze zamkniętym“ zu ergänzen.	Do Ir-1 § 23 ust. 7,8 i 9 Zu Ir-1 § 23 Abs. 7, 8 und 9
		(...)	(...)	
5.	-	<b>Dodatkowe informacje dotyczące pociągów przewożących towary niebezpieczne:</b>  W przypadku kursowania pociągów z towarami niebezpiecznymi - w tym z TWR - przewoźnik po stronie polskiej, przed przekroczeniem granicy w kierunku Polski, przekazuje elektroniczny wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu dyspozytorom Ekspozytury Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. w Poznaniu.  W przypadku towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TWR) obowiązuje przewoźnika po stronie polskiej zaplanowanie pociągów za pośrednictwem systemu SEPE lub poprzez zgłoszenie telefoniczne do dyspozytora ds planowania w Ekspozyturze Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A.	<b>Zusätzliche Informationen über Züge, die gefährliche Güter befördern:</b>  Wenn Züge mit gefährlichen Gütern - darunter auch gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial nach RID 1.10.3 - verkehren, hat das auf polnischer Seite auftretende EVU noch vor dem Übergang auf das polnische Streckennetz die Wagenliste dem Disponenten der Außenstellen der Betriebsleitung Poznan der PKP PLK S.A. zu übermitteln.  Bei gefährlichen Gütern mit hohem Gefahrenpotenzial nach RID 1.10.3 gilt für das bei der PKP PLK S.A. auftretende EVU die Pflicht der Planung der Zugfahrt mit Hilfe des Systems SEPE - oder durch die telefonische Meldung beim Disponenten für Planung in der Außenstelle des Centrums Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A.	Do Ir-1 § 24 ust. 13 i § 37 ust. 7 pkt 6 i § 14 ust. 8 i § 28 ust. 2 Ir-16 § 12 Zu Ir-1 § 24 Abs. 13 und zu § 37, Abs. 7, Pkt.6 und § 14 Abs. 8 und § 28 Abs. 2; Ir-16 § 12-
		(...)	(...)	
7.	Do 408.2301 rozd. 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

<p>8.</p>	<p>Do 408.0321 408.2321 rozdział 2 Zu 408.0321zu 408.2321 Abschn. 2</p>	<p><b>Zgłoszenie dyżurnemu ruchowi gotowości pociągu</b></p> <p>(1) Na stacjach na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym maszynista obowiązany jest zgłaszać dyżurnemu ruchowi gotowość pociągu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- jeżeli odbyła się zmiana drużyny trakcyjnej,</li> <li>- jeżeli zmieniły się parametry pociągu określone w wewnętrznym rozkładzie jazdy pociągów,</li> <li>- jeżeli zostały wykonane oględziny techniczne,</li> <li>- jeżeli została wykonana próba hamulca.</li> </ul> <p>(2) Na stacji Tuplice zgłaszanie gotowości wykonuje się według postanowień Instrukcji Ir-1 § 14 ust.6.</p> <p>(3) Na stacji Forst (Lausitz) zgłoszenie, że pociąg jest przygotowany do jazdy, należy przekazywać zasadniczo z wykorzystaniem łączności radiowej GSM-R. (W tym celu należy przesłać zgłaszanie gotowości, wybierając numer telefonu 9990 10004 na terminalu GSM-R przy poprawnym zalogowaniu użytkownika w sieci GSM-R. Wiadomość zgłoszenia gotowości zostanie automatycznie przekazana do dyżurnego ruchu.)</p> <p>Dla pociągów w kierunku Tuplic dopuszczalne jest przekazanie zgłoszenia gotowości pociągu dyżurnemu ruchowi przez pracownika przyjmującego KPP.</p>	<p><b>Meldung an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist</b></p> <p>(1) Auf den Bahnhöfen der Grenzbetriebsstrecke muss der Triebfahrzeugführer dem Fahrdienstleiter melden, dass der Zug vorbereitet ist, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ein Personalwechsel stattgefunden hat,</li> <li>- sich die Zugcharakteristik ändert (z.B. Änderung der Zuglänge, Mindestbremsleistung oder Traktionsart),</li> </ul> <p>-wenn eine wagentechnische Untersuchung durchgeführt wurde, oder</p> <p>- -soweit erforderlich- eine Bremsprobe durchgeführt wurde.</p> <p>(2) Auf dem Bahnhof Tuplice ist die Meldung, dass der Zug vorbereitet ist, gemäß den Bestimmungen der polnischen Fahrdienstvorschrift Ir-1 § 14 (6) abzugeben.</p> <p>(3) Auf dem Bahnhof Forst (Lausitz) ist die Meldung, dass der Zug vorbereitet ist, grundsätzlich über Zugfunk GSM-R abzugeben. (Verfahren nach 481.0205 Abschn 7)</p> <p>Für Züge in Richtung Tuplice ist es zugelassen, dass diese Meldung auch durch einen zuständigen Mitarbeiter des übernehmenden EVU an den Fahrdienstleiter übermittelt wird.</p>	<p>Do Ir-1 § 14 zu Ir-1 § 14</p>
<p>9.</p>	<p>Do 408.0331 rozdz. 3 ust. 1 i 3 oraz do 408.2331 rozdz. 3 ust. 3 Zu 408.0331 Abschn. 3 Abs. 1 und 3 und zu 408.2331 Abschn. 3 Abs. 3</p>	<p><b>Czoło pociągu znajduje się za semaforem</b></p> <p>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.</p>	<p><b>Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus</b></p> <p>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.</p>	<p>Do § 62 ust. 5 Zu § 62, Abs. 5</p>

<p><b>10.</b></p>	<p>Do 408.0411 oraz 408.2411 Zu 408.0411 und zu 408.2411</p>	<p><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.</p>	<p><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.</p>	<p>Do § 58 Zu § 58</p>	<p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p>
<p><b>11.</b></p>	<p>Zu 408.0411  und zu 408.2411 Abschn. 2.8</p>	<p><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. Z przodu znajdują się rozkazy G 21-95 d/pl, a z tyłu Załącznik językowy do polecenia 95.95 d/pl. Druki rozkazów 1-9 d/pl oraz rozkazów 21-95 d/pl mogą być wypełnione tylko z jednej strony. Używanie wolnego tekstu nie jest zalecane. W celu uzyskania dodatkowych poleceń należy używać rozkazy 21-95.</p>	<p><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). Auf der Vorderseite befinden sich die Befehle 21-95 d/pl. Auf der Rückseite befindet sich das Wortlautbeiblatt zum Auftrag 95.95 d/pl. Die Vordrucke Befehle 1-9 d/pl und Befehle 21-95 d/pl dürfen nur einseitig beschrieben werden. Die Verwendung von Freitexten ist nicht vorgesehen. Für zusätzliche</p>	<p></p>	<p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p> <p>*</p>

		<p>W rozkazy 95.95 uwzględniono dodatkowe dwujęzyczne sformułowania W1 - W14 dla ruchu granicznego.</p> <p>Jeśli wyjątkowo konieczne jest użycie wolnego tekstu, musi być zaznaczone w rozkazy 95 w poleceniu 95.95, a wolny tekst musi być wprowadzony w dwóch językach.</p>	<p>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>			*
<b>12.</b>		<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>			*
<b>13.</b>	<p>Do 408.0411 rozdz. 2 oraz do 408.2411 rozdz. 2 Zu 408.0411 Abschn. 2 sowie zu 408.2411 Abschn. 2</p>	<p><b>Przekazywanie rozkazów pisemnych</b></p> <p>Dyżurny ruchu lub upoważniony przez niego pracownik doręcza sporządzony rozkaz drużynie pociągowej.</p> <p>Dyżurny ruchu stacji Forst (Lausitz) może również podyktować dwujęzyczne rozkazy za pomocą urządzeń radiołączności.</p>	<p><b>Übermitteln von schriftlichen Befehlen</b></p> <p>Der Fahrdienstleiter oder ein von ihm beauftragter Mitarbeiter händigt den ausgefertigten Befehl dem Zugpersonal aus. Der Fahrdienstleiter Forst (Lausitz) darf zweisprachige Befehle auch über Zugfunk diktieren.</p>	<p>Do § 57 Zu § 57</p>		*
		(...)	(...)			*
<b>15.</b>	<p>do 408.0431 rozdz. 2c) zu 408.0431 Abschnitt 2 c)</p>	<p><b>Powiadomienie o danych rozkładu jazdy przez dyżurnego ruchu DB InfraGO AG</b></p> <p>W DB InfraGO AG dyżurny ruchu może podać dane o rozkładzie jazdy z dwujęzycznym rozkazem 95.95 wraz z załącznikiem językowym W 1.</p>	<p><b>Bekanntgabe von Fahrplanangaben durch den Fdl der DB InfraGO AG</b></p> <p>Fahrplanangaben bei der DB InfraGO AG dürfen durch den Fdl mit dem zweisprachigen Befehl 95.95 und Wortlautbeiblatt W1 bekannt gegeben werden.</p>	<p>Do Ir-1 § 51 ust. 1 pkt 1, Ir-11 § 28 Zu Ir-1 § 51 Abs. 1 pkt 1 Ir-11 § 28</p>		*
<b>16.</b>	<p>Do 408.2341rozdział 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 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 in Zielonej Górze aufzunehmen.</p> <p>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 oraz 62, ust. 6  zu § 59 und 62, Abs. 6</p>		*
		(...)	(...)			*

19.		<p><b>Powiadamianie pociągów przy prowadzeniu robót</b></p> <p>Jeżeli na odcinku prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. zostaną ustawione wskaźniki W 7, aby polecić maszynistom do podawania sygnałów „Baczność“ do ostrzegania pracowników, dyżurny ruchu musi powiadomić maszynistę o wystawieniu wskaźników W 7.</p> <p>Dyżurny ruchu stacji Forst (Lausitz) udziela – po poleceniu przez dyżurnego ruchu stacji Tuplice – dwujęzycznego rozkazu 95.95 z załącznikiem językowym W 10.</p>	<p><b>Unterrichtung der Züge bei der Ausführung von Arbeiten</b></p> <p>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.</p> <p>Der Fdl Forst (Lausitz) erteilt nach Beauftragung durch den Fdl Tuplice den zweisprachigen Befehl 95.95 und Wortlautbeiblatt W 10.</p>	<p>Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 1 lit. c i do le- 1 (E 1) § 16 pkt 6c Zu Ir-1 § 57 Abs. 3 pkt 1 Buchst. c und zu le-1 (E1) § 16 pkt 6c</p>	* * * * * *
		(...)	(...)		
21.	<p>Do 408.0435 rodz. 2</p> <p>Zu 408.0435 Abschn. 2</p>	<p><b>Przesyłki wyjątkowo ciężkie</b></p> <p>Kiedy w telegramie zarządzającym jest podane, że przesyłka wyjątkowo ciężka porusza 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.</p>	<p><b>Schwerwagen</b></p> <p>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.</p>	<p>Do Ir-1 § 14 ust. 10 oraz § 58 ust. 3 pkt 1 lit. d) Ir-10 § 21, 22, 23</p> <p>Zu Ir-1 § 14 Abs. 10 und zu § 58 Abs. 3 Pkt.1d Ir-10 § 21, 22, 23</p>	* * * *
22.	<p>Do 408.2441</p> <p>Zu 408.2441</p>	<p><b>Szczególne uregulowania przy popychaniu</b></p> <p>Popychanie pociągów przekraczających granicy jest zabronione</p>	<p><b>Besondere Regeln für das Nachschieben</b></p> <p>Grenzüberschreitende Züge dürfen nicht nachgeschoben werden.</p>	<p>Do Ir-1 § 66 ust. 6</p> <p>Zu Ir-1 § 66 Abs. 6</p>	* *
23.	<p>Do 408.0445 oraz 408.2445 zu 408.0445 und zu 408.2445</p>	<p><b>Pociągi pchane</b></p> <p>Pchanie pociągów przekraczających granicę na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym jest zabronione, z wyjątkiem pociągów pomiarowych, roboczych i ratunkowych, które kursują po torze zamkniętym.</p>	<p><b>Geschobene Züge:</b></p> <p>Geschobene grenzüberschreitende Züge sind auf den Grenzbetriebsstrecken außer Meß-, Arbeits- und Hilfszüge, die als Sperrfahrten verkehren, nicht zugelassen.</p>	<p>Do Ir-1 § 67 ust. 1a</p> <p>Zu Ir-1 § 67 Abs. 1</p>	
		(...)	(...)		
27.	<p>Do 408.0411 rodz. 5 408.2411 rodz. 5</p> <p>Zu 408.0411 Abschn 5 408.2411 Abschn 5</p>	<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>	<p>Do Ir-1 § 47</p> <p>Zu Ir-1 § 47</p>	* *


		(...)	(...)	
40.	Do 408.0481 rozd. 10 oraz do 408.2481 rozd. 7 Zu 408.0481 Abschn. 10 und 408.2481Abs chn. 7	<b>Dopuszczalna prędkość jazdy na torze zamkniętym</b> Na odcinkach eksploatowanych w ruchu granicznym dopuszczalna prędkość jazdy po torze zamkniętym wynosi: - dla pojazdów ciągnionych po torze zamkniętym 50 km/h, - dla pociągów pchanych po torze zamkniętym 30 km/h, przez przejazdy kolejowo-drogowe bez technicznego zabezpieczenia 20 km/h, - dopuszczalna prędkość pługu odśnieżnego wynika z instrukcji obsługi pługu odśnieżnego.	<b>Zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten</b> Die zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten auf Grenzbetriebsstrecken beträgt - für gezogene Sperrfahrten 50 km/h, - für geschobene Sperrfahrten 30 km/h, jedoch bei Befahren von Bahnübergängen ohne technische Sicherung 20 km/h, - die zulässige Geschwindigkeit einer Schneeräumfahrt richtet sich nach der Bedienungsanweisung des Schneeräumfahrzeugs.	Do Ir-1 § 55 ust. 10 Zu Ir-1 § 55 Abs. 10
41.	Do 408,0481 rozd. 11 i do 408.2481 oraz do 482.8602 Zu 408.0481 Abschn. 11 und zu 408.2481 sowie zu 482.8602	<b>Jazda po torze zamkniętym przez przejazdy kolejowo-drogowe</b> Na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Forst (Lausitz) – Tuplice znajdują się dwa przejazdy kolejowo-drogowe nadzorowane przez dyżurnego ruchu Forst (L), które wyposażone są w półrogatki. Czujnik włączający z kierunku Tuplic znajduje się na terenie infrastruktury PKP PLK S.A. Postanowienia uzupełniające dla jazdy przez te przejazdy kolejowo-drogowe pociągami wyprawianymi na zasadach jazdy po torze zamkniętym oraz dla jazdy pociągowej podczas awarii urządzeń przejazdowych znajdują się w rozdziale 5.1.3. ust. (10).	<b>Befahren von Bahnübergängen mit Sperrfahrten</b> Auf der Grenzbetriebsstrecke Forst (Lausitz) – Tuplice befinden sich zwei vom Fahrdienstleiter Forst (Lausitz) fernüberwachte Bahnübergänge, die mit Halbschranken gesichert sind. Der Einschaltkontakt aus Richtung Tuplice liegt auf der Infrastruktur der PKP PLK S.A. Ergänzende Regeln für das Befahren dieser Bahnübergangssicherungsanlagen, einschließlich des Verhaltens beim Ablassen von Sperrfahrten bzw. in Störungsfällen, befinden sich im Abschnitt 5.1.3. (10).	§ 55
42.	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 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
43.	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
		(...)	(...)	

46.	Do 408.0531 rozd. 1 oraz do 408.2531 Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531	<p><b>Pominięcie sygnału „Stój” bez zezwolenia</b></p> <p>Maszynista zobowiązany jest do natychmiastowego zatrzymania oraz po zatrzymaniu do natychmiastowego porozumiewania się z dyżurnym ruchu w następujących sytuacjach:</p> <p>a) niedopuszczalne przejechanie obok semafora oraz innych sygnalizatorów wskazujących „Stój”;</p> <p>b) przejechanie poza miejsce wymaganego zatrzymania według rozkazu pisemnego;</p> <p>c) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy semaforze, który pokazuje sygnał zezwalający;</p> <p>d) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy semaforze, który pokazuje światło unieważniające;</p> <p>e) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy 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 obok miejsca z „Stój” z systemu ETCS;</p> <p>h) zmian do trybu „TR” w systemie ETCS;</p> <p>i) zmian do trybu „TR” w systemie ETCS wraz z komunikatem „wyposażenie szlakowe nie kompatybilne”;</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 InfracO AG używają do tego dwujęzyczny rozkaz 2 i wskazują w poleceniu x.95 na załącznik językowy W 11.</p>	<p><b>Unzulässige Vorbeifahrt an Haltsignalen</b></p> <p>Der Triebfahrzeugführer muss in folgenden Situationen sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen:</p> <p>a) Unzulässige Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal;</p> <p>b) Vorbeifahrt an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten gewesen wäre;</p> <p>c) PZB-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt;</p> <p>d) PZB-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt;</p> <p>e) PZB-Zwangsbremsung an einem Sperrsignal, das Signal Sh 1 bzw. Ra 12 (DV 301) zeigt;</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.</p> <p>Die Weiterfahrt darf nur nach Erteilung eines Befehls erfolgen. Die Fahrdienstleiter der DB InfraGO AG erteilen dafür den zweisprachigen Befehl 2, und verweisen im Feld x.95 auf das Wortlautbeiblatt W 11.</p>	<p>Do Ir-1 § 64 ust. 12 i ust. 14 Ir-1a § 7 ust. 6</p> <p>Zu Ir-1 § 64, Abs. 12 und Abs. 14 Ir-1a § 7 Abs. 6</p>
47.	Do 408.0531 rozd. 1 oraz do 408.2531 Zu 408.0531 Abschn. 1 und zu 408.2531	<p><b>Pominięcie sygnału „Stój” bez pozwolenia – postanowienia szczególne dla posterunków ruchu PKP PLK S.A.</b></p> <p>Jeżeli na posterunkach ruchu PKP PLK S.A. pociąg bez pozwolenia minął semafor wskazujący sygnał „Stój” i zatrzymał się poza okresem rozjazdu, maszynista musi natychmiast podać 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>
		(...)	(...)	

\*  
\*  
\*  
\*

50.	Do 408.0551 rozd. 1 Do 408.2691 rozd. 6 Zu 408.0551 Abschn. 1 zu 408.2691 Abschn. 6	<b>Nieprawidłowy sygnał czoła pociągu</b> Jeżeli stwierdzono nieprawidłowy sygnał czoła pociągu, należy zgłosić to dyżurnemu ruchu posterunku zapowiadawczego przyległego do granicy państwa . Dyżurny ruchu zatrzymuje tam pociąg. Po zatrzymaniu pociągu, należy postępować według przepisów KPI.	<b>Spitzensignal nicht in Ordnung</b> Wenn festgestellt wird, dass das Spitzensignal nicht in Ordnung ist, ist dies dem Fahrdienstleiter der der Staatsgrenze benachbarten Zugmeldestelle-zu melden. Der Fahrdienstleiter muss den Zug dort anhalten. Nach dem Anhalten des Zuges ist nach den Regeln des jeweiligen EIU zu verfahren.	Do Ir-1 § 77 ust. 1 Zu Ir-1 § 77 Abs. 1
		(...)	(...)	
52.		(uchylony)	Bleibt offen	
53.	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 następnych 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
		(...)	(...)	
55.	Do 408.0571 408.2571 zu 408.0571 408.2571	<b>Nieplanowe zatrzymanie pociągu na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym (np. uszkodzenie pojazdu trakcyjnego)</b> (1) Jeżeli na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym dojdzie do nieplanowego zatrzymania pociągu n.p. z powodu uszkodzonego pojazdu trakcyjnego, maszynista musi zawiadomić niezwłocznie dyżurnego ruchu i zażądać potrzebnej pomocy.  (...) (3) Jeżeli pociąg po zatrzymaniu z nieprzewidzianego powodu może jechać dalej, maszynista jest zobowiązany zawiadomić dyżurnego ruchu o zamierzonej kontynuacji jazdy.  (...) Maszynista może jechać dalej tylko za zgodą dyżurnego ruchu.  (4)W przypadku, gdy nie można zawiadomić dyżurnego ruchu o możliwości	<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 schadhaften Fahrzeuges, hält, hat der Triebfahrzeugführer unverzüglich den Fahrdienstleiter zu verständigen und Hilfe anzufordern.  (...) (3) Wenn ein Zug nach Halt aus unvorhergesehenem Anlass weiterfahren kann, muss der Triebfahrzeugführer den Fahrdienstleiter von der beabsichtigten Weiterfahrt verständigen.  (...) Der Triebfahrzeugführer darf nur weiterfahren, wenn der Fahrdienstleiter zugestimmt hat.  (4) Kann die Verständigung nicht herbeigeführt werden, muss der	Do § 64, ust 17  zu § 64 (17)

		<p>kontynuowania jazdy po nieplanowanym zatrzymaniu na szlaku, maszynista może prowadzić pociąg na zasadach „jazdy na widoczność” do miejsca, gdzie można nawiązać łączność z dyżurnym ruchem.</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 Zarządania 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>Triebfahrzeugführer bis zur Stelle, wo die Verständigung herbeigeführt werden kann, auf Sicht fahren.</p> <p>(5) Ist das schadhafte Triebfahrzeug nicht fahrtüchtig, informiert der FdI die zuständige Betriebsleitung über die Notwendigkeit der Stellung eines Ersatztriebfahrzeuges.</p> <p>Die Außenstelle des Centrums Zarządania Ruchem Kolejowym in Poznań entscheidet gemeinsam mit der Betriebsleitung Berlin, von welcher Seite ein Ersatztriebfahrzeug an den schadhafte Zug zu senden ist, und in welcher Richtung die Grenzbetriebsstrecke zu räumen ist.</p>	
56.	Do /zu 408.2351	<p><b>Zabezpieczanie 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
57.	Do 408.0572 rozdz. 4-6 Zu 408.0572 Abschn 4-6 Do 408.2572 rozdz. 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 zjechać pociąg 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
58.	Do 408.0581 rozdz. 3 Zu 408.0581 Abschn. 3	<p><b>Żądanie zatrzymania pociągu przy grożącym niebezpieczeństwie</b></p> <p>Przy grożącym niebezpieczeństwie, któremu można zapobiec lub zmniejszyć jego skutki poprzez zatrzymanie pociągów, należy nadać sygnał alarmowy do zatrzymania wg postanowień zarządcy infrastruktury, którego infrastruktura jest eksploatowana.</p>	<p><b>Nothaltauftrag geben bei drohender Gefahr</b></p> <p>Bei drohender Gefahr, die durch Anhalten von Zügen abgewendet oder gemindert werden kann, ist der Nothaltauftrag nach den Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers zu geben, dessen Infrastruktur befahren wird.</p>	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69; i le-1 § 2 ust. 14 I § 15 Zu Ir-1 § 65 Abs. und § 69, und le-1 § 2 Abs. 14 und § 15 Abs. 1 pkt 1 und 2
		(...)	(...)	

<p>59.</p> <p>Do 408.0581 rozd. 3 oraz 408.2581 rozd. 3 Zu 408.0581 Abschn. 3 und zu 408.2581 Abschn. 3</p>	<p><b>Alarm / Kolejowe połączenie alarmowe REC</b></p> <p>Po odebraniu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sygnału alarmowego A-1r i braku określenia przyczyn jego nadania przez dyżurnego ruchu – po zatrzymaniu i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy,</li> <li>lub</li> <li>- „Kolejowego połączenia alarmowego REC” DB InfraGO AG maszynista musi natychmiast zmniejszyć prędkość pociągu do prędkości odpowiedniej do jazdy na widoczność, oraz jeśli nie następuje „polecenie zatrzymania alarmowego”, maszynista może jechać dalej na zasadach „jazdy na widoczność“ do najbliższego posterunku ruchu nawet, jeżeli posterunek ten leży na obszarze prowadzenia ruchu sąsiedniego zarządcy infrastruktury, chyba że otrzymał od dyżurnego ruchu inne polecenie.</li> </ul>	<p><b>Notruf / Alarmsignal</b></p> <p>Nach dem Eingang:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- eines Alarmsignals A1-r und der fehlenden Angabe des Grundes des Notsignals durch den Fdl muss der Tf nach dem Anhalten und der Feststellung, dass es keine sichtbare Fahrthindernisse gibt,</li> <li>oder</li> <li>- 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,</li> </ul> <p>nach den Regeln des „Fahren auf Sicht“ bis zur nächsten Betriebsstelle fahren – auch wenn sich diese Betriebsstelle im Bereich der Betriebsführung des benachbarten EIU befindet, wenn er keine andere Meldung oder Aufträge des Fdl erhält.</p>	<p>Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69</p> <p>le-1 § 15 ust. 1 pkt. 1 lit d i pkt 2 lit e i f</p> <p>Zu Ir-1 § 64 Abs. 5 und zu § 69</p> <p>Ir- 5 § 12a</p> <p>le-1 § 15 Abs. 1 pkt. 1 Buchst. d und pkt 2 Buchst. e und f</p>
	<p>(...)</p>	<p>(...)</p>	
<p>69.</p> <p>Zu 408.0641 Abschn. 3 und zu 408.2671 Abschn. 2</p>	<p><b>Postępowanie w przypadku uszkodzenia samoczynnego systemu przejazdowego przejazdów kolejowo-drogowych w km 22,9 i 23,3.</b></p> <p>Jeśli maszynista pojazdu trakcyjnego zostanie powiadomiony rozkazem pisemnym o uszkodzeniu samoczynnego systemu przejazdowego przejazdu kolejowo-drogowego w km 22,9 lub 23,3 musi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zatrzymać się przed przejazdem kolejowo-drogowym, także wtedy, gdy rogatki są opuszczone lub sygnalizacja drogowa świeci światłem czerwonym ciągłym lub migającym,</li> </ul> <p>Przejazd kolejowo-drogowy musi być technicznie zabezpieczony poprzez uruchomienie załączania pomocniczego – „Hilfseinschalttaste (HET)” znajdującego się przed przejazdem kolejowo-drogowym - patrząc od strony pociągu - za pomocą klucza DB 21, który maszynista musi mieć przy sobie.</p>	<p><b>Maßnahmen beim Ausfall der technischen Bahnübergangssicherung am BÜ 22,9 bzw. 23,3:</b></p> <p>Wenn der Triebfahrzeugführer durch einen schriftlichen Befehl verständigt wurde, dass bei dem Bahnübergang am km (DB) 22,9 oder (DB) 23,3 die technische Sicherung ausgefallen oder gestört ist,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ist vor dem Bahnübergang anzuhalten, auch wenn die Schrankenbäume gesenkt sind oder die Straßensignale rot blinken oder leuchten,</li> <li>- ist der Bahnübergang technisch zu sichern, in dem die - vom Zug aus gesehen - vor dem Bahnübergang befindliche HET mit dem mitzuführenden Schlüssel DB 21 bedient wird.</li> </ul>	<p>Zu § 57 Abs. 3</p>
		<p>Na przejazd kolejowo-drogowy maszynista może wjechać dopiero wtedy, gdy po obsłudze HET stwierdzone zostanie, że sygnalizacja drogowa miga lub świeci</p>	<p>Der Triebfahrzeugführer darf den Bahnübergang erst befahren, wenn nach dem Bedienen der HET festgestellt wurde, dass eines der</p>

		światłem czerwonym lub, że zostały opuszczone rogatki.	Straßensignale rot blinkt oder leuchtet oder die Schrankenbäume gesenkt sind.	
		Jeśli maszynista nie może włączyć urządzeń HET, to maszynista musi przed dalszą jazdą ostrzec użytkowników drogi sygnałem Zp1 („Bacność”). Wtedy maszynista może ruszyć z prędkością piechura. Gdy pierwszy pojazd znajdzie się w połowie szerokości drogi, należy jak najszybciej opuścić przejazd.	Kann die technische Sicherung nicht eingeschaltet werden, muss der Triebfahrzeugführer vor der Weiterfahrt die Wegebenutzer durch Signal Zp 1 warnen. Danach darf der Triebfahrzeugführer mit Schrittgeschwindigkeit auf den Bahnübergang fahren. Wenn das erste Fahrzeug die Straßenmitte erreicht hat, muss er den Bahnübergang schnellstens räumen.	
		(...)	(...)	
72.	Do 408.2711 zu 408.2711	<b>Przekroczenie długości pociągów</b> Przekroczenie długości pociągu na stacji Forst (Lausitz) i Tuplice jest niedozwolone ponad użyteczną długość torów stacyjnych.	<b>Überschreiten der Länge von Zügen:</b> Eine Überschreitung der Zuglängen, die sich aus den vorliegenden nutzbaren Gleislängen für die Bahnhöfe Forst (Lausitz) beziehungsweise Tuplice ergeben, ist nicht zulässig.	Do § 19 ust. 5 Zu § 19 Abs. 5
73.	Do 408.48 Zu 408.48	<b>Postanowienia dotyczące jazd manewrowych na stacjach zmiany systemu</b> (1) Na stacji zmiany systemu DB InfraGO AG - Forst (Lausitz) - obowiązują reguły ujęte w instrukcji 408.48. (2) Na stacjach zmiany systemu PKP PLK S.A. - Tuplice - obowiązują postanowienia instrukcji Ir-1 oraz instrukcji Ir-9.	<b>Bestimmungen für die Durchführung von Rangierfahrten auf den Systemwechselbahnhöfen</b> (1) Auf den Systemwechselbahnhof Forst (Lausitz) der DB InfraGO AG gelten die Regeln der Ril 408.48. (2) Auf den Systemwechselbahnhof Tuplice 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
74.	Do 408.4831 rozd. 2 Zu 408.4831 Abschn. 2	<b>Zabezpieczanie pojazdów kolejowych pozostawionych na postój:</b> Za zabezpieczenie pojazdów kolejowych na stacjach odpowiadają pracownicy przewoźników. Dane o profilu stacji podane są w ust. 5.2.	<b>Festlegen von Fahrzeugen im Bahnhof:</b> Für das Sichern der Fahrzeuge in den Bahnhöfen sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich. Die entsprechenden Neigungen der Bahnhöfe sind im Abschnitt 5.2 angegeben.	Do Ir-1 § 63 ust. 28 i Ir 9 §14 Zu Ir-1 § 63 Abs. 28 und Ir 9 §14
		(...)	(...)	
76.	Do 408.4841 rozd. 4 Zu 408.4841Ab schn. 4	<b>Zgłoszenie zwolnienia toru szlakowego po zakończeniu manewrów</b> Maszynista (kierownik manewrów) musi zgłosić właściwemu dyżurnemu ruchu (nastawniczemu) ukończenie manewrów i powrót składu manewrowego w całości zgodnie z przepisami KPI prowadzącego ruch.	<b>Vollständige Rückkehr der Rangierfahrt melden:</b> Der Triebfahrzeugführer oder der Rangierbegleiter teilt dem zuständigen Weichenwärter (bei PKP PLK S.A auch Fahrdienstleiter) das Beenden des Rangierens und die vollständige Rückkehr der Rangierfahrt nach dem Regelwerk des betriebsführende EIU mit.	Do Ir-1 § 12 ust. 2 I 4, Ir-9 § 15 ust. 2 Zu Ir-1 § 12 Abs. 2 und 4 Ir-9 § 15 Abs. 2

## 7.2. Spezifikationen technisch-ruchowe przełączania

### 7.2.1. Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę

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

(1) Dla przełączenia systemu SHP na system PZB wymagane jest zatrzymanie pojazdu trakcyjnego na stacji Tuplice. Postój w celu przełączenia urządzeń SHP na PZB należy ująć we wniosku przy składaniu zamówienia na trasę pociągu. W przypadku zaplanowego postoju handlowego, nie jest wymagany specjalny wniosek o zatrzymanie w celu przełączenia urządzeń SHP na PZB. Fakt przełączenia urządzeń SHP na PZB maszynista pociągu zgłasza dyżurnemu ruchu następującymi słowami: „Tuplice, w pociągu nr ..... PZB zostało załączone”.

(...)

Podczas jazdy z aktywnym systemem PZB należy pamiętać, że rezonatory torowe SHP - zainstalowane na szlaku w km 385,000 oraz przed tarczą ostrzegawczą przejazdową dla przejazdu drogowo-kolejowego w Zasiokach - są stale aktywne przy częstotliwości 1000 Hz. W tym przypadku urządzenie pojazdowe PZB należy obsługiwać zgodnie z instrukcją DB 483.0101 rozdział 4 ustęp (3).

(2) W przypadku pociągów z postojem handlowym na przystanku Zasioki przejście z SHP na PZB odbywa się podczas postoju na przystanku w Zasiokach. Przewoźnik zapewnia, że żaden pojazd nie wjedzie bez systemu PZB do stacji Forst (Lausitz) wzgl. zapewnia podjęcie działań według ustaleń z instrukcji ruchu 408.2651 w przypadku nieskuteczności systemu PZB jeszcze przed stacją Forst (Lausitz).

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

Punktem przełączenia urządzeń systemów zabezpieczających jazdy PZB na SHP jest pierwszy postój na terenie PKP PLK S.A. najpóźniej na stacji Tuplice. Do przełączenia systemu PZB na SHP wymagane jest zatrzymanie pojazdu. Potrzebę zatrzymania pociągu w celu przełączenia urządzeń PZB/SHP musi zawniioskować KPP w rozkładzie jazdy.

Podczas jazdy z aktywnym systemem PZB należy pamiętać, że rezonatory torowe SHP - zainstalowane na szlaku w km 385,000, a także przed tarczą ostrzegawczą wjazdową ToS i przed semaforem wjazdowym S stacji Tuplice - są stale aktywne przy częstotliwości 1000 Hz. W tym przypadku urządzenie pojazdowe PZB należy obsługiwać zgodnie z instrukcją DB 483.0101 rozdział 4 ustęp (3).

## 7.2. Betriebliche Vorgaben zur Transition

### 7.2.1. Transition der Zugsicherungssysteme

#### 7.2.1.1. Stehende Transition in Richtung Deutschland

(1) Zur Umschaltung von SHP auf das PZB-System ist auf dem Bahnhof Tuplice ein Betriebshalt einzulegen, welcher vom EVU zu bestellen ist. Bei einem planmäßigen Verkehrshalt entfällt die besondere Beantragung eines Transitionshalts. Nach erfolgter Umstellung der Zugsicherung von SHP auf PZB 90 meldet der Triebfahrzeugführer an den Fahrdienstleiter Tuplice mit dem Wortlaut „Tuplice, w pociągu nr ...PZB zostało załączone“.

(...)

Bei der Fahrt mit wirksamer PZB ist zu beachten, dass die SHP-Magneten auf der freien Strecke am km 385,000 und vor dem Überwachungssignal Top des Bahnüberganges in Zasioki ständig mit 1000 Hz wirksam sind.

Die Bedienung der PZB-Fahrzeugeinrichtung, erfolgt in diesem Falle nach Ril 483.0101 Abschnitt 4 Abs (3).

(2) Bei Zügen mit Verkehrshalt am Hp Zasioki, wird die Transition von SHP auf PZB während des Verkehrshalts am Hp Zasioki durchgeführt. Die Meldung an den Fdl Tuplice entfällt. Das EVU stellt sicher, dass keine Fahrten ohne PZB in den Bahnhof Forst (Lausitz) einfahren, bzw. bei unwirksamer PZB - Maßnahmen gem. Ril 408.2651 Abschn.2 noch vor dem Bahnhof Forst (Lausitz) eingeleitet werden.

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

Umschaltpunkt für die Zugbeeinflussungsanlagen von PZB auf SHP ist der erste Halt auf dem Gebiet der PKP PLK S.A. spätestens auf dem Bahnhof Tuplice. Dazu wird ein Betriebshalt eingelegt, der vom EVU zu beantragen ist.

Bei der Fahrt mit noch wirksamer PZB ist zu beachten, dass die SHP-Magneten auf der freien Strecke am km 385,000, sowie vor dem Einfahrtvorsignal ToS und vor dem Einfahrtssignal S des Bahnhof Tuplice ständig mit 1000 Hz wirksam sind.

Die Bedienung der PZB-Fahrzeugeinrichtung, erfolgt in diesem Falle nach Ril 483.0101 Abschnitt 4 Abs (3).

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

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

### **7.2.1.4. Wykonanie manualnego przełączenia podczas jazdy**

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

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

Pojazdy trakcyjne prowadzące pociągi z kierunku Polski do Niemiec muszą przełączyć urządzenia SHP na PZB na wysokości semaforów wyjazdowych stacji Tuplice w kierunku Forst (Lausitz), a przed osiągnięciem mostu granicznego.

Zatrzymanie pojazdów na stacji Tuplice nie jest wymagane. Pojazdy trakcyjne prowadzące pociągi z kierunku Niemiec do Polski muszą przełączyć urządzenia z PZB na SHP po minięciu mostu granicznego, a przed osiągnięciem semaforów wjazdowych stacji Tuplice.

### **7.2.1.5. Eksploatacja pojazdów trakcyjnych niewyposażonych w PZB**

Do odwołania pojazdy prowadzące pociągi mogą kursować bez kontroli przez system 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 radiołączności pociągowej**

(1) Przełączenia urządzeń na niemiecką łączność pociągową GSM-R należy dokonać w odpowiednim czasie pomiędzy wskaźnikiem „GSM-R - D” ustawionym w km 388,700, a granicą prowadzenia ruchu, tak aby maszynista był dostępny dla dyżurnego ruchu Forst (Lausitz) od granicy prowadzenia ruchu.

(2) Przełączanie urządzeń na polską łączność pociągową na kanał radiołączności R5 następuje przy wskaźniku W28.

### **7.2.1.3. Durchführung von durch die Infrastruktur technisch gestützten Transitionsverfahren**

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

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

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

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

Bei Triebfahrzeugen in Richtung Deutschland ist die Umschaltung von SHP auf das PZB 90-System in Höhe der Ausfahrtsignale des Bahnhofs Tuplice in Richtung Forst (Lausitz) und vor Erreichen der Grenzbrücke vorzunehmen.

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

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

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

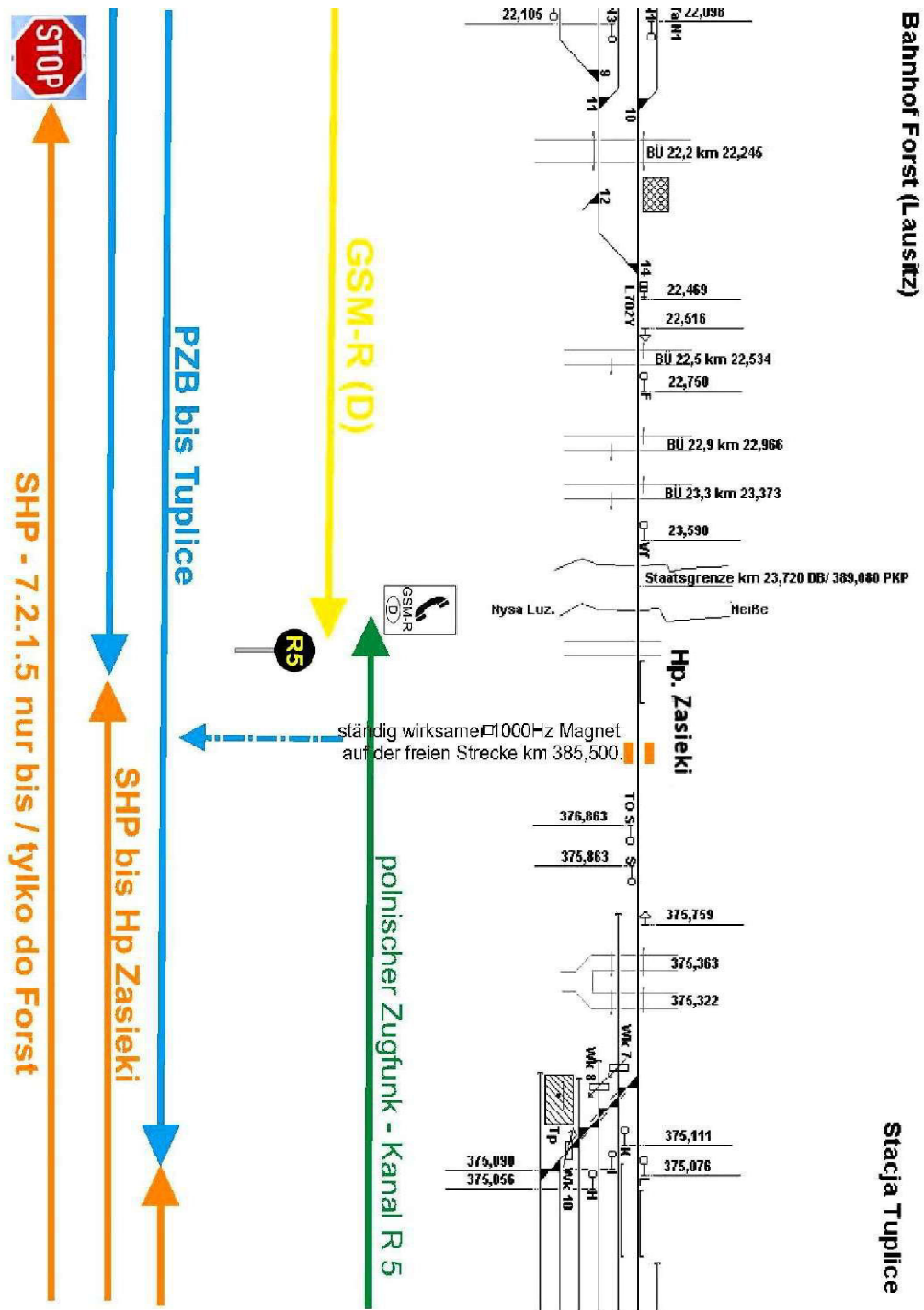
In diesem Fall beträgt im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h.

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

### **7.2.2. Transition der Zugfunksysteme**

(1) Die Umschaltung in das deutsche GSM-R-Netz ist zwischen der GSM-R Funknetztafel - aufgestellt in km 388,700 und der Betriebsführungsgrenze vorzunehmen, so dass der Tf für den Fdl Forst (Lausitz) ab der Betriebsführungsgrenze erreichbar ist.

(2) Die Umschaltung in das polnische analoge Zugfunknetz - auf den Zugfunkkanal R 5 - erfolgt an dem Signal W 28.



(...)

## **9. Postanowienia końcowe**

### **9.1. Postanowienia ogólne**

MPG zostały sporządzone w dwujęzycznej wersji, 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 Miejsowego Porozumienia Granicznego w języku polskim i niemieckim.

(...)

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

Aktualizacja nr 1 do „Miejsowe porozumienie graniczne między DB InfraGO AG Region Ost, Betrieb Netz Cottbus i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze dla odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym Tuplice - Forst (Lausitz) wchodzi w życie dnia 14.12.2025 r. Treść Ogólnego Porozumienia Granicznego z dnia 14.12.2008 nie ma zastosowania na odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym regulowanym niniejszym MPG.

Zielona Góra .....2025 r.

za/für die  
PKP PLK SA

## **9. Schlussbestimmungen**

### **9.1. Allgemeine Regelungen**

Die ÖGV wird in einer zweisprachigen Fassung 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.1 der „Örtlichen Grenzvereinbarung zwischen der DB InfraGO AG, Region Ost, Betrieb Netz Cottbus und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych Zielona Góra für die Grenzbetriebsstrecke Forst (Lausitz) - Tuplice 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.

Cottbus,.....2025

za/für die  
DB InfraGO AG

## 10. Załączniki

### 10.1. Wzory druków i określenia uzupełniające

Dwujęzyczny rozkaz 1-9, dwujęzyczny krajowy rozkaz 21-95 (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 pl/d (strona przednia)

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

5	<input type="checkbox"/> <b>Fahren auf Sicht   Polecenie jazdy na widoczność</b>	<input type="checkbox"/> <b>Fahren auf Sicht</b> Jazda na widoczność	<input type="checkbox"/> <b>Geschwindigkeitsbeschränkung</b> Nie przekraczać prędkości	x 42 km/h
6	<input type="checkbox"/> <b>Starten in SR nach Vorbereiten einer Fahrt</b>	<input type="checkbox"/> <b>Zozwolenie na rozpoczęcie jazdy w trybie SR</b> Zezwolenie na rozpoczęcie jazdy w trybie SR	<input type="checkbox"/> <b>darf vorbefahren am EOA</b> zazwolenie na przejechanie EOA	7 20
7	<input type="checkbox"/> <b>Warten auf Sicht befreit   ist zwolnigt zu jazy na widoczność</b>	<input type="checkbox"/> <b>BU sichern   Zabezpieczyć przejazd kolejowo-drogowy</b> Information über einen oder mehrere defekte Bahnhofsanlagen Powiadomienie o uszkodzonym przejeździe kolejowo-drogowym	<input type="checkbox"/> <b>Höchstgeschwindigkeit</b> nie przekraczać prędkości	x 42 km/h
8	<input type="checkbox"/> <b>Warten auf Sicht befreit   ist zwolnigt zu jazy na widoczność</b>	<input type="checkbox"/> <b>ist vom Fahren auf Sicht befreit</b>   jest zwolniony z jazdy na widoczność	<input type="checkbox"/> <b>BU sichern   Zabezpieczyć przejazd kolejowo-drogowy</b> Information über einen oder mehrere defekte Bahnhofsanlagen Powiadomienie o uszkodzonym przejeździe kolejowo-drogowym	<input type="checkbox"/> <b>Höchstgeschwindigkeit</b> nie przekraczać prędkości
9	<input type="checkbox"/> <b>Fahren mit eingeschränkter Fahrtromversorgung</b> Jazdy z ograniczonym zasilaniem energii	<input type="checkbox"/> <b>Eingeschränkte Fahrtromversorgung</b> Ograniczone zasilanie energii	<input type="checkbox"/> <b>Fahren mit ausgeschaltetem Hauptschalter</b> Jechać z opuszczonym pokrętkami	<input type="checkbox"/> <b>Ja</b> <input type="checkbox"/> <b>Nein</b>

1	<input type="checkbox"/> <b>Vorbefahrt am EOA   Vorbefahrt am Signal</b> Zezwolenie na przejechanie EOA / zezwolenie na przejechanie miejsca semafora	<input type="checkbox"/> <b>darf vorbefahren am EOA / Signal</b> Ma zezwolenie na przejechanie EOA / semafora	<input type="checkbox"/> <b>Geschwindigkeitsbeschränkung</b> Nie przekraczać prędkości	x 42 km/h
2	<input type="checkbox"/> <b>Weiterfahren nach TR</b> Zezwolenie na kontynuowanie jazdy po zatrzymaniu przez system w wyniku hamowania nagłego	<input type="checkbox"/> <b>darf in SR weiterfahren wenn keine ETCS-Fahrerlaubnis empfangen wurde</b> Jazda w trybie SR, jeżeli nie otrzymano żadnego MA, można kontynuować w trybie SR	<input type="checkbox"/> <b>Höchstgeschwindigkeit</b> nie przekraczać prędkości	x 42 km/h
3	<input type="checkbox"/> <b>Verbleiben im Stillstand   Polecenie pozostania na postoju</b> Pozostać na postoju w obecnej lokalizacji	<input type="checkbox"/> <b>Przeprowadź procedury zakończenia jazdy</b>	<input type="checkbox"/> <b>Geschwindigkeitsbeschränkung</b> Nie przekraczać prędkości	x 42 km/h
4	<input type="checkbox"/> <b>Widerruf eines Befehls   Cofniecie rozkazu</b>	<input type="checkbox"/> <b>Beihilf</b> rozkaz	<input type="checkbox"/> <b>wird widerrufen</b> zostaje cofnięta	
5	<input type="checkbox"/> <b>Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung</b> Polecenie jazdy z ograniczoną prędkością	<input type="checkbox"/> <b>Geschwindigkeitsbeschränkung</b> Nie przekraczać prędkości	<input type="checkbox"/> <b>Fahren mit ausgeschaltetem Hauptschalter</b> Jechać z opuszczonym pokrętkami	<input type="checkbox"/> <b>Ja</b> <input type="checkbox"/> <b>Nein</b>

Befehl 1 - 9  
Rozkazy 1 - 9

A. Zupnummer | numer pociągu  
C. Standort des Zuges | Lokalizacja pociągu  
D. Standort des Anweisenden | Lokalizacja nadawcy  
E. Anzahl der Vorzüge | ilość druków

V. Name Thalesfahrplanner | Imidziator maszynisty  
W. Name Anweisender | Imidziator nadawcy  
Z. Endgültige Fernung | Ilopowiatzany robotnik

Gemeinsamer Anhang zu den OGV und DVED. Vordruck gemeinsame Befehle 1-9 d/pl  
Wspólny załącznik do MPG a MPTU, wstępny formularz rozkazów 1-9 pl/d





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

Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95 d/pl  
(Rückseite)

<input type="checkbox"/> W6	<input type="checkbox"/> Das Einfahrsignal Semafor wjazdowy WG.10	<input type="checkbox"/> Das Ausfahrsignal wyjazdowy WG.11	<input type="checkbox"/> Das Zwischensignal drogowskazowy WG.12
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Das Blocksignal des Bahnhofs WG.13	<input type="checkbox"/> der Abw./ podg WG.32	<input type="checkbox"/> der Üst podg WG.33
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.31	<input type="checkbox"/> zeigt ein zweifelhaftes Signalbild. pojawia się sygnał wątpliwy na semaforze	
<input type="checkbox"/> W7	<input type="checkbox"/> Beim Anfahren nachschieben bis Popychanie przy ruszaniu z miejsca		
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> W7.10	<input type="checkbox"/> W7.11	<input type="checkbox"/> Zugmeldezeile   Pozostawienie zapowiadaczy
<input type="checkbox"/> W8	<input type="checkbox"/> Übersicht Ls, Strecke Nr. Wykaz Ls, nr linii		
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> W8.10	<input type="checkbox"/> W8.11	<input type="checkbox"/> ist ungültig nie ważny
<input type="checkbox"/> W9	<input type="checkbox"/> Unwicksamkeitstaste (UT) für Bahnübergang bedienten in Obłączyć urządzenie uniwersalne (UT) dla włączenia zabezpieczenia przejazdu w		
<input type="checkbox"/> W10	<input type="checkbox"/> Baumbetten in Robby w		
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> W10.10	<input type="checkbox"/> W10.11	<input type="checkbox"/> Signal   Sygnal
<input type="checkbox"/> W11	<input type="checkbox"/> Weiterfahren nach Vorzeichen in Zoswolenie na kontynuowanie jazdy po przejechaniu w		
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> W11.10	<input type="checkbox"/> W11.11	<input type="checkbox"/> Signal   Sygnal
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> W11.20	<input type="checkbox"/> Weiterfahren nach Vorzeichen an Zoswolenie na kontynuowanie jazdy po przejechaniu	

V Name: Reichszugführer | Instruktor maszynisty  
W Name: Kwaszender | Instruktor nadzwy

B Datum | Data  
Z Einbaueigentümling | Inoperacyjny identyfikator

gültig ab 14.12.2025  
ważne od 14.12.2025

Wortlautbeiblatt zum Auftrag 95.95  
Załącznik językowy do polecenia 95.95

<input type="checkbox"/> W1	<input type="checkbox"/> Sie fahren jednać	<input type="checkbox"/> wegen liegendem Zug Nr. z powodu ułożenia pociągu	<input type="checkbox"/> Hs do
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> W1.11	<input type="checkbox"/> W1.12	<input type="checkbox"/> km
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> W1.13	<input type="checkbox"/> W1.14	<input type="checkbox"/> Uhr godz
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> W1.15	<input type="checkbox"/> W1.16	<input type="checkbox"/> Uhr godz
<input type="checkbox"/> W2	<input type="checkbox"/> Sie müssen zwischen miejscami	<input type="checkbox"/> und a	<input type="checkbox"/> Zugmeldezeile / Postętownik zapowiadaczy
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> W2.10	<input type="checkbox"/> W2.11	<input type="checkbox"/> Signal   Sygnal
<input type="checkbox"/> W3	<input type="checkbox"/> Sie dürfen zurückfahren bis Zgodę na cofanie	<input type="checkbox"/> W3.10	<input type="checkbox"/> W3.11
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> W3.12	<input type="checkbox"/> W3.13	<input type="checkbox"/> W3.14
<input type="checkbox"/> W4	<input type="checkbox"/> Das Einfahrsignal Semafor wjazdowy WG.10	<input type="checkbox"/> Das Ausfahrsignal wyjazdowy WG.11	<input type="checkbox"/> Das Zwischensignal drogowskazowy WG.12
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.13	<input type="checkbox"/> WG.14	<input type="checkbox"/> WG.15
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.16	<input type="checkbox"/> WG.17	<input type="checkbox"/> WG.18
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.19	<input type="checkbox"/> WG.20	<input type="checkbox"/> WG.21
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.22	<input type="checkbox"/> WG.23	<input type="checkbox"/> WG.24
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.25	<input type="checkbox"/> WG.26	<input type="checkbox"/> WG.27
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.28	<input type="checkbox"/> WG.29	<input type="checkbox"/> WG.30
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.31	<input type="checkbox"/> WG.32	<input type="checkbox"/> WG.33
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.34	<input type="checkbox"/> WG.35	<input type="checkbox"/> WG.36
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.37	<input type="checkbox"/> WG.38	<input type="checkbox"/> WG.39
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.40	<input type="checkbox"/> WG.41	<input type="checkbox"/> WG.42
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.43	<input type="checkbox"/> WG.44	<input type="checkbox"/> WG.45
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.46	<input type="checkbox"/> WG.47	<input type="checkbox"/> WG.48
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.49	<input type="checkbox"/> WG.50	<input type="checkbox"/> WG.51
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.52	<input type="checkbox"/> WG.53	<input type="checkbox"/> WG.54
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.55	<input type="checkbox"/> WG.56	<input type="checkbox"/> WG.57
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.58	<input type="checkbox"/> WG.59	<input type="checkbox"/> WG.60
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.61	<input type="checkbox"/> WG.62	<input type="checkbox"/> WG.63
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.64	<input type="checkbox"/> WG.65	<input type="checkbox"/> WG.66
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.67	<input type="checkbox"/> WG.68	<input type="checkbox"/> WG.69
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.70	<input type="checkbox"/> WG.71	<input type="checkbox"/> WG.72
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.73	<input type="checkbox"/> WG.74	<input type="checkbox"/> WG.75
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.76	<input type="checkbox"/> WG.77	<input type="checkbox"/> WG.78
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.79	<input type="checkbox"/> WG.80	<input type="checkbox"/> WG.81
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.82	<input type="checkbox"/> WG.83	<input type="checkbox"/> WG.84
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.85	<input type="checkbox"/> WG.86	<input type="checkbox"/> WG.87
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.88	<input type="checkbox"/> WG.89	<input type="checkbox"/> WG.90
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.91	<input type="checkbox"/> WG.92	<input type="checkbox"/> WG.93
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.94	<input type="checkbox"/> WG.95	<input type="checkbox"/> WG.96
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.97	<input type="checkbox"/> WG.98	<input type="checkbox"/> WG.99
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.100	<input type="checkbox"/> WG.101	<input type="checkbox"/> WG.102
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.103	<input type="checkbox"/> WG.104	<input type="checkbox"/> WG.105
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.106	<input type="checkbox"/> WG.107	<input type="checkbox"/> WG.108
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.109	<input type="checkbox"/> WG.110	<input type="checkbox"/> WG.111
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.112	<input type="checkbox"/> WG.113	<input type="checkbox"/> WG.114
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.115	<input type="checkbox"/> WG.116	<input type="checkbox"/> WG.117
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.118	<input type="checkbox"/> WG.119	<input type="checkbox"/> WG.120
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.121	<input type="checkbox"/> WG.122	<input type="checkbox"/> WG.123
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.124	<input type="checkbox"/> WG.125	<input type="checkbox"/> WG.126
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.127	<input type="checkbox"/> WG.128	<input type="checkbox"/> WG.129
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.130	<input type="checkbox"/> WG.131	<input type="checkbox"/> WG.132
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.133	<input type="checkbox"/> WG.134	<input type="checkbox"/> WG.135
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.136	<input type="checkbox"/> WG.137	<input type="checkbox"/> WG.138
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.139	<input type="checkbox"/> WG.140	<input type="checkbox"/> WG.141
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.142	<input type="checkbox"/> WG.143	<input type="checkbox"/> WG.144
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.145	<input type="checkbox"/> WG.146	<input type="checkbox"/> WG.147
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.148	<input type="checkbox"/> WG.149	<input type="checkbox"/> WG.150
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.151	<input type="checkbox"/> WG.152	<input type="checkbox"/> WG.153
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.154	<input type="checkbox"/> WG.155	<input type="checkbox"/> WG.156
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.157	<input type="checkbox"/> WG.158	<input type="checkbox"/> WG.159
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.160	<input type="checkbox"/> WG.161	<input type="checkbox"/> WG.162
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.163	<input type="checkbox"/> WG.164	<input type="checkbox"/> WG.165
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.166	<input type="checkbox"/> WG.167	<input type="checkbox"/> WG.168
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.169	<input type="checkbox"/> WG.170	<input type="checkbox"/> WG.171
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.172	<input type="checkbox"/> WG.173	<input type="checkbox"/> WG.174
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.175	<input type="checkbox"/> WG.176	<input type="checkbox"/> WG.177
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.178	<input type="checkbox"/> WG.179	<input type="checkbox"/> WG.180
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.181	<input type="checkbox"/> WG.182	<input type="checkbox"/> WG.183
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.184	<input type="checkbox"/> WG.185	<input type="checkbox"/> WG.186
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.187	<input type="checkbox"/> WG.188	<input type="checkbox"/> WG.189
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.190	<input type="checkbox"/> WG.191	<input type="checkbox"/> WG.192
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.193	<input type="checkbox"/> WG.194	<input type="checkbox"/> WG.195
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.196	<input type="checkbox"/> WG.197	<input type="checkbox"/> WG.198
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.199	<input type="checkbox"/> WG.200	<input type="checkbox"/> WG.201
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.202	<input type="checkbox"/> WG.203	<input type="checkbox"/> WG.204
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.205	<input type="checkbox"/> WG.206	<input type="checkbox"/> WG.207
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.208	<input type="checkbox"/> WG.209	<input type="checkbox"/> WG.210
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.211	<input type="checkbox"/> WG.212	<input type="checkbox"/> WG.213
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.214	<input type="checkbox"/> WG.215	<input type="checkbox"/> WG.216
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.217	<input type="checkbox"/> WG.218	<input type="checkbox"/> WG.219
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.220	<input type="checkbox"/> WG.221	<input type="checkbox"/> WG.222
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.223	<input type="checkbox"/> WG.224	<input type="checkbox"/> WG.225
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.226	<input type="checkbox"/> WG.227	<input type="checkbox"/> WG.228
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.229	<input type="checkbox"/> WG.230	<input type="checkbox"/> WG.231
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.232	<input type="checkbox"/> WG.233	<input type="checkbox"/> WG.234
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.235	<input type="checkbox"/> WG.236	<input type="checkbox"/> WG.237
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.238	<input type="checkbox"/> WG.239	<input type="checkbox"/> WG.240
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.241	<input type="checkbox"/> WG.242	<input type="checkbox"/> WG.243
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.244	<input type="checkbox"/> WG.245	<input type="checkbox"/> WG.246
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.247	<input type="checkbox"/> WG.248	<input type="checkbox"/> WG.249
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.250	<input type="checkbox"/> WG.251	<input type="checkbox"/> WG.252
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.253	<input type="checkbox"/> WG.254	<input type="checkbox"/> WG.255
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.256	<input type="checkbox"/> WG.257	<input type="checkbox"/> WG.258
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.259	<input type="checkbox"/> WG.260	<input type="checkbox"/> WG.261
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.262	<input type="checkbox"/> WG.263	<input type="checkbox"/> WG.264
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.265	<input type="checkbox"/> WG.266	<input type="checkbox"/> WG.267
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.268	<input type="checkbox"/> WG.269	<input type="checkbox"/> WG.270
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.271	<input type="checkbox"/> WG.272	<input type="checkbox"/> WG.273
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.274	<input type="checkbox"/> WG.275	<input type="checkbox"/> WG.276
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.277	<input type="checkbox"/> WG.278	<input type="checkbox"/> WG.279
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.280	<input type="checkbox"/> WG.281	<input type="checkbox"/> WG.282
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.283	<input type="checkbox"/> WG.284	<input type="checkbox"/> WG.285
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.286	<input type="checkbox"/> WG.287	<input type="checkbox"/> WG.288
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.289	<input type="checkbox"/> WG.290	<input type="checkbox"/> WG.291
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.292	<input type="checkbox"/> WG.293	<input type="checkbox"/> WG.294
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.295	<input type="checkbox"/> WG.296	<input type="checkbox"/> WG.297
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> WG.298	<input type="checkbox"/> WG.299	<input type="checkbox"/> WG.300

Gemeinsamer Anhang zu den ÖVG und ÜVED, Vorderück Wortlautbeiblatt zum Auftrag 95.95 d/pl  
Wspólny załącznik do MP3 a MP TU, Załącznik językowy do polecenia 95.95 pl/d

302.2200/002

(...)