1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die örtlichen Bestimmungen haben:

DB InfraGO AG
Region Südost
Netz Dresden
Schweizer Straße 3 b
0169 Dresden

und

PKP Polskie Linie Kolejowe SA
Zakład Linii Kolejowych
we Wrocławiu
ul. Joannitów 13
50-525 Wrocław

2 Örtliche Bestimmungen

siehe folgende Seiten

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

DB InfraGO

Ril 302.2209Z01

Miejscowe Porozumienie Tranzytu Uprzywilejowanego (zwane dalej MPTU)

zawarte pomiędzy

DB InfraGO AG
Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Südost
oraz
Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost

oraz

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
(PKP PLK S.A.)
Zakład Linii Kolejowych we Wałbrzychu
(zwanymi dalej stronami)

dla odcinka
Tranzytu Uprzywilejowanego
Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka – podg. Trzciniec Zgorzelecki – Zittau

Obowiązuje od 11.06.2023

Aktualizacja nr 1
Obowiązuje od 14.12.2025

Örtliche Vereinbarung für Erleichterten Durchgangsverkehr (ÖVED)

zwischen der

DB InfraGO AG
Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Südost
sowie
Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost

und der

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
(PKP PLK S.A.)
Zakład Linii Kolejowych in Wałbrzych
(nachfolgend auch Vertragspartner genannt)

für den Streckenabschnitt der Erleichterten Durchgangsverkehre zwischen
Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka – Abzw. Trzciniec Zgorzelecki – Zittau

Gültig ab 11.06.2023

Aktualisierung Nr. 1
Gültig ab 14.12.2025

Strony porozumienia		**Vertragspartner**
dla PKP PLK S.A.		**Für die PKP PLK S.A.**
	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. **Zakład Linii Kolejowych we Wałbrzychu** **ul. Parkowa 9** **58-302 Wałbrzych**	
Jednostka kompetentna w zakresie infrastruktury	**PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.** **Zakład Linii Kolejowych we Wałbrzychu** **Sekcja Eksploatacji Jelenia Góra** **ul. Krakowska 15;** **58-500 Jelenia Góra**	**Für die Infrastruktur zuständige Stelle**
dla DB InfraGO AG		**Für die DB InfraGO AG**
	DB InfraGO AG **Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Südost** **Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost** **Brandenburger Str. 1** **04103 Leipzig** **DEUTSCHLAND**	

Do użytku na stanowisku pracy	**Anwender**
(...)	(…)
MPTU należy udostępnić w wymaganym zakresie:	Die ÖVED ist im notwendigen Umfang zugänglich zu machen den:
- pracownikom, wykonującym zadania w obszarze prowadzenia ruchu kolejowego,	- Mitarbeitern, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,
- pracownikom, wykonującym prace utrzymaniowe,	- Mitarbeitern, die Instandhaltung durchführen,
- pracownikom sporządzającym, uregulowania miejscowe, rozkłady jazdy, plany zabezpieczeń, regulaminy tymczasowe prowadzenia ruchu pociągów w czasie wykonywania robót,	- Mitarbeitern, die örtliches Regelwerk, Fahrpläne, Sicherungspläne oder Betra aufstellen,
- pracownikom planowania, kierowania lub nadzoru w ruchu kolejowym,	- Mitarbeitern mit Planungs-, Leitungs- oder Überwachungsaufgaben im Bahnbetrieb und im Bereich der Instandhaltung,
- instruktorom ruchu kolejowego szkolącym pracowników.	- Ausbildern im Bahnbetrieb.

Dotyczy tylko PKP PLK S.A.:	Nur PKP PLK S.A.:
Copyright © 2016 by PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu	Copyright © 2016 by PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu.
Wszelkie prawa do powielania i rozpowszechniania zastrzeżone.	Alle Rechte der Verbreitung und Wiedergabe vorbehalten.
Dotyczy tylko DB InfraGO AG:	Nur DB InfraGO AG:
Niniejsze regulacje wewnętrzne są chronione prawem autorskim. DB InfraGO AG posiada wyłączne i nieograniczone prawo do korzystania z nich. Wszelkie formy kopiowania w celu przekazywania podmiotom trzecim wymagają zgody DB InfraGO AG.	Das vorliegende Regelwerk ist urheberrechtlich geschützt. Der DB InfraGO AG steht an diesem Regelwerk das ausschließliche und unbeschränkte Nutzungsrecht zu. Jegliche Formen der Vervielfältigung zum Zwecke der Weitergabe an Dritte bedürfen der Zustimmung der DB InfraGO AG.

Jeżeli w tych PRG, MPG stosowane są językowo uproszczone określenia np. „pracownik”, „dyżurny ruchu”, „maszynista”, „konduktor” odnoszą się one w równym stopniu do wszystkich osób.	Sofern in dieser ÖGV sprachlich vereinfachende Bezeichnungen wie „Mitarbeiter“, „Fahrdienstleiter“, „Triebfahrzeugführer“, „Zugbegleiter“ verwendet werden, beziehen sich diese auf alle Personen in gleicher Weise.

	Spis treści	**Inhaltsverzeichnis**	Seite strona
	Wykaz skrótów	Abkürzungsverzeichnis	
	Zmiany i uzupełnienia	Nachweis der Aktualisierungen	
1.	Zakres obowiązywania	Geltungsbereich	
1.1.	Podstawa prawna	Rechtsgrundlagen	
1.2.	Postanowienia ogólne	Allgemeine Bestimmungen	
1.3.	Określenie pojęć	Begriffsbestimmungen	
2.	Postanowienia dotyczące współpracy pomiędzy KPI	Vereinbarungen zur Zusammenarbeit der EIU	
(...)	(…)	(…)	
2.4.3	Wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury kolejowej	Gegenseitiger Informationsaustausch zwischen den Infrastrukturbetreibern	
2.4.4	Współpraca pomiędzy stanowiskami dyspozytorskimi	Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen	
3.	Dane dotyczące parametrów infrastruktury, rozkłady jazdy pociągów	Infrastrukturdaten, Fahrpläne	
(...)	(…)	(…)	
3.2	Rozkład jazdy	Fahrpläne	
3.2.1.	Warunki ogólne	Allgemeine Bedingungen	
3.2.2.	Sieciowy (roczny) rozkład jazdy pociągów	Netzfahrplan	
3.2.3.	Indywidualny rozkład jazdy pociągów	Gelegenheitsverkehr	
3.3	Przewóz przesyłek nadzwyczajnych	Außergewöhnliche Sendungen	
3.3.1.	Ogólne postanowienia eksploatacyjne	Allgemeine betriebliche Bestimmungen	
3.3.2.	Miejscowe postanowienia eksploatacyjne	Örtliche betriebliche Bestimmungen	
(...)	(…)	(…)	
5.	Opis instalacji i urządzeń kolejowych	Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen	
5.1	Warunki techniczno-ruchowe odcinka linii Tranzytu Uprzywilejowanego	Betriebstechnische Bedingungen des Streckenabschnittes des Erleichterten Durchgangsverkehres	
(...)	(…)	(…)	
5.1.3.	Warunki techniczno-ruchowe odcinka linii Tranzytu Uprzywilejowanego	Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Streckenabschnitte der Erleichterten Durchgangsverkehre	
(...)	(…)	(…)	
6.	Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej	Angaben zum Netzzugang	
6.1	Stosowane przepisy i wytyczne	Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien	
6.2	Zasady akceptacji taboru kolejowego	Anforderungen an Fahrzeuge	
6.2.1	Wymagania w zakresie wyposażenia pojazdów do systemów punktowego oddziaływania (PZB)	Vorgaben der Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen (PZB)	
6.2.2	Zasady wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności	Vorgaben der Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk	
6.3	Proces akceptacji pracowników przewoźnika - język stosowany w komunikacji pomiędzy pracownikami KPP i KPI	Anforderungen an das Personal des EVU - Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU	
6.3.1	Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG	
6.3.2	. Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A.	Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die PKP PLK S.A.	
7.	Uregulowania wynikające z instrukcji i przepisów ruchu oraz sygnalizacji PKP PLK S.A. i DB InfraGO AG, a także wytycznych i umów międzynarodowych	Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien der DB InfraGO AG und PKP PLK S.A. sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen	
7.1	Przepisy ruchu	Betriebsvorschriften	
7.2.	Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania	Betriebliche Vorgaben zur Transition	
7.2.1	Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę pociągów	Transition der Zugsicherungssysteme	
7.2.2	Przełączanie radiołączności pociągowej	Transition der Zugfunksysteme	
(...)	(…)	(…)	
9.	Postanowienia końcowe	Schlussbestimmungen	
10	Załączniki	Anhänge	

10.1.	Dwujęzyczny rozkaz 1-9, dwujęzyczny rozkaz 21-95 i załącznik językowy do rozkazu 95.95	Zweisprachiger Befehl 1-9, Zweisprachiger Befehl 21-95 und Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95
10.1.1.	Rozkazy 1-9 pl/d	Befehle 1 – 9 d/pl
10.1.2.	Dwujęzyczne Rozkazy 21 - 95 pl/d	Zweisprachige Befehle 21 – 95 d/pl
10.1.3	Załącznik językowy do rozkazu 95.95 pl/d	Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95 d/pl
(...)	(…)	(…)

Wykaz skrótów **Abkürzungsverzeichnis**

Begriff polnisch	Abkürzung polnisch	Begriff deutsch	Abkürzung deutsch
Aplikant		Zugangsberechtigte	ZB
Plan Bezpieczeństwa i Ochrony Zdrowia	BIOZ	Sicherungsplan	-
dyżurny ruchu	dr	Fahrdienstleiter	Fdl
Indywidualny rozkład jazdy	IRJ	Fahrplan für Gelegenheitsverkehr	-
Zarządca infrastruktury	KPI	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	EIU
Przewoźnik kolejowy	KPP	Eisenbahnverkehrsunternehmen	EVU
maszynista	masz.	Triebfahrzeugführer	Tf
Miejscowe Porozumienia Graniczne	MPG	Örtliche Grenzvereinbarungen	ÖGV
przejazd kolejowo-drogowy	pk	Bahnübergang	BÜ
Polski skrót zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej	PNZ	Polnische Nummer der Zustimmung zur außergewöhnlichen Sendung im internationalen Verkehr	PNZ
Niemiecki skrót zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej	Bza	Deutsche Nummer der Zustimmung zur außergewöhnlichen Sendung im internationalen Verkehr (Betriebliche Zusatzanweisung)	Bza
Pociąg	poc.	Zug	Z
Posterunek zapowiadawczy	pzap.	Zugmeldestelle	Zmst
Punktowe urządzenia oddziaływania na pociąg	PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung	PZB
Samoczynne hamowanie pociągu	SHP	System der selbsttätigen Zugbremsung	SHP
Rozjazd	R	Weiche	W
Semafor drogowskazowy	Sdr.	Zwischensignal	Zsig
Semafor odstępowy	Sods.	Blocksignal	Bksig
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
Detekcja Stanów Awaryjnych Taboru	DSAT	Ortungsanlagen für kritische Zustände an Fahrzeugen	HOA FBOA
Rozporządzenie o budowie i eksploatacji kolei	-	Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung	EBO
Automatyka Bezpieczeństwa pociągu	ABP	Allgemeine Abkürzung für Zugsicherungssysteme	
Linia Potrzeb Nietrakcyjnych	LPN	Energieanlagen 50 Hz	
Szafa aparatowo-zasilająca	SAZ	Gerät und Stromversorgungsschrank	
Samoczynna blokada liniowa	sbl	Automatischer Streckenblock	
Sterowanie ruchem kolejowym	srk	Leit- und Sicherungstechnik	LST
Regulamin tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót		Betriebs- und Bauanweisung	Betra

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. Tages-La – Zmiany w publikacji wykazu ostrzeżen tymczasowych DB –„ La”	14.12.2025		

1 Zakres obowiązywania

1.1 Podstawa prawna

Niniejsze „MPTU Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka –podg. Trzciniec Zgorzelecki-Zittau“ 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.; zwany dalej „Umowa Państwowa”,
- Umowa między Rządem Polskiej Reczypospolitej Ludowej a Rządem Niemieckiej Republiki Demokratycznej o wzajemnym Uprzywilejowanym kolejowym ruchu Tranzytowym na odcinkach linii kolejowych Hagenwerder-Krzewina Zgorzelecka – Hirschfelde - Zittau – Porajów” z dnia 28 września 1959r;
- Umowa pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a DB Netz AG o współpracy zarządców infrastruktury kolejowej i powiązaniu infrastruktury.

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 MPTU może dopuszczać odstępstwa oraz uzupełnienia na odcinkach Tranzytu Uprzywilejowanego.

(...)

MPTU Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka – podg. Trzciniec Zgorzelecki - Zittau ustala zasady prowadzenia ruchu na odcinkach linii tranzytu uprzywilejowanego tak, że jazdy pociągów z jednego obszaru prowadzenia ruchu w drugi obszar prowadzenia ruchu odbywać się będą w sposób bezpieczny i bez zakłóceń.

Obszar obowiązywania

Niniejsze MPTU obowiązuje dla prowadzenia ruchu kolejowego na odcinkach Tranzytu Uprzywilejowanego Hagenwerder - Krzewina Zgorzelecka – Zittau oraz dla przejścia infrastruktury kolejowej pomiędzy PKP PLK S.A. i DB InfraGO AG.

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

1 Geltungsbereich

1.1 Rechtsgrundlagen

Die vorliegende „ÖVED Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka – Abzw. Trzciniec Zgorzelcki – Zittau“ wird zwischen den oben aufgeführten Vertragspartnern auf der Grundlage abgeschlossen:

- 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; im Weiteren Staatsvertrag genannt,
- des Abkommens zwischen der Regierung der Volksrepublik Polen und der Regierung der Deutschen Demokratischen Republik über den beiderseitigen privilegierten Eisenbahndurchgangsverkehr auf den Streckenabschnitten Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka – Hirschfelde – Zittau – Pojarów, vom 28.09.1959;
- des Vertrages zwischen der DB Netz AG und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. über die Zusammenarbeit der Eisenbahninfrastrukturbetreiber und der Infrastrukturverknüpfung.

1.2 Allgemeine Bestimmungen

Für den grenzüberschreitenden Eisenbahnbetrieb zwischen den Vertragspartnern gelten die Rechtvorschriften des jeweiligen Staates, auf dessen Hoheitsgebiet sich die Eisenbahninfrastruktur befindet und das Regelwerk des Vertragspartners dessen Infrastruktur genutzt wird.
Darauf aufbauend kann die ÖVED für den Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehres Abweichungen und Ergänzungen zulassen.
(…)

Die ÖVED für die Streckenabschnitte zwischen Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka – Abzw. Trzciniec Zgorzelecki – Zittau legt die Grundsätze der Betriebsführung auf den Streckenabschnitten der Erleichterten Durchgangsverkehre fest, so dass die Zugfahrten von einem Bereich der Betriebsführung in den anderen Bereich der Betriebsführung sicher und störungsfrei erfolgen können.

Geltungsbereich

Diese ÖVED gilt für die Durchführung des Eisenbahnbetriebes und den Übergang der Eisenbahninfrastruktur zwischen der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. auf dem Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehres zwischen Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka – Zittau.

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

1.3 Określenie pojęć

W niniejszych MPTU, użyto określeń o następującym znaczeniu dotyczących kolejowego ruchu granicznego:

1.3.1 Tranzyt Uprzywilejowany

Ruch kolejowy na linii kolejowej przekraczająca polsko-niemiecką granicę państwową pomiędzy posterunkami ruchu:

a) Hagenwerder a Zittau przez obszar infrastruktury PKP PLK S.A., oraz

b) Krzewiną Zgorzelecką a podg Trzciniec Zgorzelecki przez obszar infrastruktury DB InfraGO AG,

odbywają się zgodnie z zasadami ruchu Tranzytu Uprzywilejowanego.

Dla odcinków Tranzytu Uprzywilejowanego nie zostały ustalone stacji zmiany systemu.

Odcinki Tranzytu Uprzywilejowanego nie można wykorzystać w ruchu granicznym z Niemiec do Polski oraz z Polski do Niemiec. (Odcinki są przewidzane wyłącznie dla jazd od Niemiec do Niemiec wzgl z Polski do Polski).

(...)

1.3.2 Sąsiedne posterunki zapowiadawcze

Sąsiedne posterunki zapowiadawcze są na sieci DB InfraGO AG stacji Hagenwerder i Zittau, a na sieci PKP PLK S.A – stacja Krzewina Zgorzelecka i podg. Trzciniec Zgorzelecki.

1.3.3 Obszar Rosenthal

Odcinek pomiędzy granicami państwowymi w km 24,674 podawane w umowie państwowym- odpowiada kilometrowi 24,746 linii 290 (km 10,027 linii 6589 DB InfraGO AG) a Km 24,930 podawane w umowie państwowym- odpowiada kilometrowi 24,991 linii 786 (km 9,768 linii 6589 DB InfraGO AG) nazywany jest obszarem Rosenthal.

1.3.3.1 Rosenthal Gr 1

Dla dokładnego określenia granica państwa w km 24,930 podawane w umowie państwowym- odpowiada kilometrowi 24,991 linii 786 (km 9,768 linii 6589 DB InfraGO AG) oznaczona jest jako Rosenthal Gr 1.

1.3.3.2 Rosenthal Gr 2

Dla dokładnego określenia granica państwa w Km 24,674 podawane w umowie państwowym i odpowiada km 24,746 linii 290 (km 10,027 linii 6589 DB InfraGO AG) oznaczona jest jako Rosenthal Gr 2.

1.3 Begriffsbestimmungen

Für den Eisenbahngrenzbetrieb werden in dieser ÖVED, Begriffe mit folgender Bedeutung verwendet:

1.3.1 Erleichterter Durchgangsverkehr

Der Eisenbahnverkehr auf den die deutsch-polnische Staatsgrenze überschreitenden Eisenbahnstrecken zwischen den Betriebsstellen:

a) Hagenwerder und Zittau über die Infrastruktur der PKP PLK S.A., sowie

b) Krzewina Zgorzelecka und podg Trzciniec Zgorzelecki über die Infrastruktur der DB InfraGO AG,

findet nach den Regeln des Erleichterten Durchgangsverkehrs statt.

Auf den Streckenabschnitten des Erleichterten Durchgangsverkehrs sind keine Systemwechselbahnhöfe vorhanden.

Die Strecken des Erleichterten Durchgangsverkehrs sind nicht für den grenzüberschreitenden Verkehr von Deutschland nach Polen oder von Polen nach Deutschland nutzbar.

(…)

1.3.2 Die „der Staatsgrenze benachbarten Betriebsstellen“

Die der Staatsgrenze benachbarten Betriebsstellen sind im Netz der DB InfraGO AG die Bahnhöfe Hagenwerder und Zittau, sowie im Netz der PKP PLK S.A. der Bahnhof Krzewina Zgorzelecka und der Abzw. Trzciniec Zgorzelecki.

1.3.3 Bereich Rosenthal

Als Bereich Rosenthal wird der Abschnitt zwischen den Staatsgrenzen in km 10,027 der Strecke 6589 (Km 24,674 des Staatsvertrages bzw. 24,746 der Strecke 290 der PKP PLK S.A.) bis zum km 9,768 der Strecke 6589 (Km 24,930 des Staatsvertrages bzw. 24,991 der Strecke 786 der PKP PLK S.A.) bezeichnet.

1.3.3.1 Rosenthal Gr 1

Zur genauen Bestimmung wird die Staatsgrenze km 9,768 der Strecke 6589 (Km 24,930 des Staatsvertrages bzw. 24,991 der Strecke 786 der PKP PLK S.A.) als Rosenthal Gr 1 bezeichnet.

1.3.3.2 Rosenthal Gr 2

Zur genauen Bestimmung wird die Staatsgrenze in km 10,027 der Strecke 6589 (km 24,674 des Staatsvertrages bzw. 24,746 der Strecke 290 der PKP PLK S.A.) als Rosenthal Gr 2 bezeichnet.

1.3.4 Granica Państwowa

Odcinki przekraczają polsko-niemiecką granicę państwową w następujących miejscach:

- pomiędzy stacji Hagenwerder a Krzewina Zgorzelecka- w km 0,689 linii 324 = km 20,958 linii 6589 DB InfraGO AG,
- pomiędzy stacji Krzewina Zgorzelecka a odcinkiem na obszarze Rosenthal Gr 2 km 24,674 podawane w umowie państwowym i odpowiada km 24,746 linii 290 = km 10,027 linii 6589 DB InfraGO AG,
- pomiędzy odcinkiem na obszarze Rosenthal Rosenthal Gr 1 a podg Trzciniec Zgorzelecki w km 24,930 podawane w umowie państwowym i odpowiada km 24,991 linii 786 = km 9,768 linii 6589 DB InfraGO AG,
- pomiędzy podg Trzciniec Zgorzelecki a stacji Zittau w km 0,200 linii 348 = 8,377 linii 6589 DB InfraGO AG.

1.3.5 Prowadzenie ruchu kolejowego

Prowadzenie ruchu kolejowego obejmuje sterowanie ruchem kolejowym z posterunków ruchu, prowadzenie ruchu pociągów i jazd manewrowych za pomocą urządzeń sterowania ruchem kolejowym, rozkazów pisemnych i poleceń, jak również wszystkie niezbędne procesy eksploatacyjne z tym związane.

1.3.6 Granica prowadzenia ruchu kolejowego

Granica prowadzenia ruchu kolejowego nie znajduje się na granicy państwowej , lecz:

- pomiędzy stację Hagenwerder a Krzewina Zgorzelecka na końcu mostu po stronie polskiej w km 0,676 linii 324 (km 20,945 linii 6589 DB InfraGO AG),
- nie ustala się granice prowadzenia ruchu pomiędzy Rosenthal Gr 1 a Rosenthal Gr 2.
- pomiędzy podg Trzciniec Zgorzelecki a stacji Zittau na końcu mostu po stronie polskiej w km 0,159 linii 348 (km 8,418 linii 6589 DB InfraGO AG).

(…) (...)

1.3.4 Staatsgrenze

Die Streckenabschnitte queren die deutsch-polnische Staatsgrenze an folgenden Punkten:

- zwischen dem Bf Hagenwerder und dem Bf Krzewina Zgorzelecka in km 20,958 der Strecke 6589 = km 0,689 der Strecke 324 der PKP PLK S.A.,
- zwischen der Krzewina Zgorzelecka und dem Bereich Rosenthal Gr 2 in 10,027 der Strecke 6589 = km 24,674 des Staatsvertrages bzw. 24,746 der Strecke 290 der PKP PLK S.A.,
- zwischen dem Bereich Rosenthal Gr 1 und der Abzw Trzciniec Zgorzelecki in km 9,768 der Strecke 6589 = 24,930 des Staatsvertrages bzw. 24,991 der Strecke 786 der PKP PLK S.A.,
- zwischen der Abzw Trzciniec Zgorzelecki und dem Bf Zittau in km 8,377 der Strecke 6589 = 0,200 der Strecke 348 der PKP PLK S.A.

1.3.5 Durchführung des Eisenbahnbetriebes

Die Durchführung des Eisenbahnbetriebes umfasst die Betriebssteuerung durch Betriebsstellen, die Steuerung von Zug- und Rangierfahrten mit Leit- und Sicherungstechnik bzw. mit Befehlen und Aufträgen sowie alle betrieblichen Abläufe, die dazu notwendig sind.

1.3.6 Grenzen der Betriebsführung

Die Grenzen der Betriebsführung werden abweichend von der Staatsgrenze auf Grund der Brückenbauwerke über die Lausitzer Neiße wie folgt festgelegt:

- zwischen dem Bf Hagenwerder und dem Bf Krzewina Zgorzelecka im Bereich des Endes der Grenzbrücke auf dem polnischen Ufer in km 0,676 der Strecke 324 der PKP PLK S.A. (km 20,945 der Strecke 6589),
- zwischen Rosenthal Gr 1 und Rosenthal Gr 2 wird keine Grenze der Betriebsführung vereinbart,
- zwischen der Abzw Trzciniec Zgorzelecki und dem Bf Zittau im Bereich des Endes der Grenzbrücke auf dem polnischen Ufer in km 0,159 der Strecke 348 (km 8,418 der Strecke 6589).

(…)

1.3.10 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.

1.3.11 Zarządca infrastruktury (KPI)

Podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową.

1.3.12 Przewoźnik kolejowy (KPP) - „przedsiębiorstwo kolejowe”

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

1.3.13 Aplikant

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

Do Aplikantów stosuje się odpowiednio postanowienia dotyczące przewoźników kolejowych.

1.3.10 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.

1.3.11 Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)

Sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die eine Eisenbahninfrastruktur betreiben.

1.3.12 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) - Eisenbahnunternehmen

Sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen.

1.3.13 Zugangsberechtigte (ZB)

Sind Eisenbahnverkehrsunternehmen und internationale Gruppierungen, oder andere natürliche oder juristische Personen, insbesondere zuständige Behörden öffentlicher Personenverkehrsdienste, Verlader, Spediteure und Unternehmen des kombinierten Verkehrs.

Zugangsberechtigte werden in der vorliegenden ÖVED unter EVU subsummiert.

2. Postanowienia dotyczące współpracy pomiędzy KPI

(...) (...)

2.4 Prowadzenie ruchu – regulacje miejscowe

2.4.1 Stosowane przepisy i wytyczne

Na odcinkach Tranzytu Uprzywilejowanego oprócz regulaminów zarządców infrastruktury kolejowej obowiązują nieniejszy MPTU.

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 odcinkach Tranzytu Uprzywilejowanego Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka – podg. Trzciniec Zgorzelecki – Zittau są:

- ze strony DB InfraGO AG
  Centrala Ruchu w Lipsku, Region Südost,

- ze strony PKP PLK S.A.
  Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym – Ekspozytura Zarządzania Ruchem Kolejowym w Wrocławiu.

(...)

2. Vereinbarungen zur Zusammenarbeit der EIU

(…)

2.4 Örtliche Regelungen - Betriebsführung

2.4.1 Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien

Auf den Abschnitten des Erleichterten Durchgangsverkehrs gelten neben den Regelwerken der EIU die Bestimmungen der vorliegenden ÖVED.

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 Streckenabschnitte des Erleichterten Durchgangsverkehrs zwischen Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka – Abzw. Trzciniec Zgorzelecki – Zittau sind seitens der:

- DB InfraGO AG
  die Betriebszentrale Leipzig der Region Südost,

- der PKP PLK S.A.
  die Betriebsleitung (Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym) in Warschau, Außenstelle in Wrocław.

(…)

3. Dane dotyczące parametrów infrastruktury, rozkłady jazdy pociągów

(...) (...)

3.2 Rozkład jazdy

3.2.1 Warunki ogólne

Za opracowanie rozkładów jazdy dla odcinku linii Tranzytu Uprzywilejowanego Hagenwerder - Krzewina Zgorzelecka – podg. Trzciniec Zgorzelecki – Zittau według punktu 1.3.1.a) odpowiada DB InfraGO AG w uzgodnieniu z PKP PLK S.A..

Za opracowanie rozkładów jazdy dla pociągów pomiędzy Krzewina Zgorzelecka a podg. Trzciniec Zgorzelecki, które muszą kursować na zasadach Tranzytu Uprzywilejowanego według punktu1.3.1.b), odpowiada PKP PLK S.A. bez uzgodnienia z DB InfraGO AG.

Dla odcinku linii Tranzytu Uprzywilejowanego według punktu 1.3.1.a) przewoźnicy składają wnioski dla odcinku Tranzytowy Uprzywilejowanej wyłącznie przy DB InfraGO AG. Należy zwrócić uwagę na to, ze przewoznik zamawiający musi posiadac umowę na wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób (rzeczy) w Uprzywilejowanym ruchu Tranzytowym w rozkładzie jazdy pociągów za danego roku.

Wniosek należy składać do:

(...)

3.2.2 Sieciowy (roczny) rozkład jazdy pociągów

(...)

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

Zmiany i uzupełnienia do rocznego rozkładu jazdy uzgadnia się odrębnie.

3.2.3 Indywidualny rozkład jazdy pociągów

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

(...)

3. Infrastrukturdaten, Fahrpläne

(…)

3.2 Fahrpläne

3.2.1 Allgemeine Bedingungen

Die Durchführung der Fahrplankonstruktion für den Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangverkehres zwischen Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka – Abzw. Trzciniec Zgorzelecki – Zittau nach Abschnitt 1.3.1.a) erfolgt durch die DB InfraGO AG in Abstimmung mit der PKP PLK S.A..

Die Durchführung der Fahrplankonstruktion für die Erleichterten Durchgangsverkehre zwischen Krzewina Zgorzelecka und dem Abzw. Trzciniec Zgorzelecki nach Abschnitt 1.3.1.b) erfolgt durch die PKP PLK S.A. ohne Abstimmung mit der DB InfraGO AG.

Im Erleichterten Durchgangverkehr nach Abschnitt 1.3.1.a) beantragen die EVU die Trassen für den Abschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs ausschließlich bei der DB InfraGO AG. Dabei ist zu beachten, dass das bestellende EVU einen Trassennutzungsvertrag für den Erleichterten Durchgangsverkehr mit der PKP PLK S.A. für das laufende Jahr abgeschlossen haben muss.

Der Antrag zur Trassennutzung im Erleichterten Durchgangsverkehr ist zu richten, an:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala
Biuro Sprzedaży
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74
Tel. +48 22 473-20-30
Fax: +48 22 473-28-04
E-Mail: ius@plk-sa.pl

(…)

3.2.2 Netzfahrplan

(…)

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

Änderungen und Ergänzungen zum Netzfahrplan werden gesondert vereinbart.

3.2.3 Gelegenheitsverkehr

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

(…)

3.3	**Przewóz przesyłek nadzwyczajnych**	**3.3**	**Außergewöhnliche Sendungen**
3.3.1	**Ogólne postanowienia eksploatacyjne**	**3.3.1**	**Allgemeine betriebliche Bestimmungen**
1.	Przewóz przesyłek nadzwyczajnych odbywa się na podstawie karty UIC IRS 50502 oraz regulacji krajowych.	1.	Der Transport erfolgt auf der Grundlage der IRS 50502 der UIC, sowie der nationalen Gesetze und Richtlinien.
2.	Przewoźnik spełniający wymogi udostępnienia mu infrastruktury kolejowej DB InfraGO AG-określone w Regulaminie sieci DB InfraGO AG - INB, występuje z wnioskiem o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej-„Machbarkeitsstudie für außergewöhnliche Transporte” w DB InfraGO AG zgodnie z INB DB InfraGO AG.	2.	Ein EVU, welches die Zugangsbedingungen zum Schienennetz der DB InfraGO AG – festgelegt in den INB – erfüllt, beantragt eine Machbarkeitsstudie für außergewöhnliche Transporte gemäß den Anforderungen der INB der DB InfraGO AG.
	Przewoźnik spełniający wymogi udostępnienia mu infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. określone w Regulaminie sieci PKP PLK S.A. składa wniosek o zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej zgodnie z Regulaminem sieci PKP PLK S.A..		Ein EVU, welches die Zugangsbedingungen zum Schienennetz der PKP PLK S.A. – festgelegt in den Regulaminie sieci PKP PLK S.A. – erfüllt, stellt einen Zustimmungsantrag für eine außergewöhnliche Sendung gemäß den Anforderungen der „Regulamin sieci“ der PKP PLK S.A..
	Po ustaleniu techniczno-eksploatacyjnych warunków przewozu odpowiedniego KPI dla własnej sieci, wnioskujący otrzymuje od odpowiednego KPI zgodę na przewóz przesyłki nadzwyczajnej.		Nach Ermittlung der technisch-betrieblichen Bedingungen des jeweiligen EIU für das eigene Netz erhält der Antragsteller die Zustimmung vom jeweiligen EIU.
	Przewoźnik podaje we wniosku o przydzielenie trasy numery DB Bza i PNZ PKP PLK S.A..		Das EVU übermittelt mit der Trassenanmeldung die DB Bza-Nummer und die PNZ-Nummer der PKP PLK S.A..
3.	Za jednym numerem zgody (PNZ PKP PLK S.A. /DB Bza) może być uzgodniona dowolna ilość przesyłek nadzwyczajnych, jeśli spełniają one te same warunki przewozowe. Wagony z przesyłkami nadzwyczajnymi mogą być w składzie pociągu ustawione pojedynczo lub w grupach albo jako przesyłka całopociągowa.	3.	Unter den Genehmigungs/Beförderungsnummern (PNZ PKP PLK S.A./DB Bza Nr) können beliebig viele außergewöhnliche Sendungen vereinbart werden, wenn diese die gleichen Beförderungsbedingungen aufweisen. Die außergewöhnlichen Sendungen können einzeln oder in Gruppen in Züge eingestellt werden, oder auch als einmaliger verkehrender Zug mit außergewöhnlichen Sendungen verkehren. *
4.	Dla przewożonych stale przesyłek nadzwyczajnych może zostać uzgodniony przewóz określonymi stałymi pociągami w rocznym rozkładzie jazdy. Warunki przewozu na odcinkach linii tranzytu uprzywilejowanego łącznie ze stacjami zmiany systemu jak również numery zgód DB Bza i PNZ PKP PLK S.A. podaje się w rozkładzie jazdy. Te pociągi traktuje się zawsze tak jak pociągi z przesyłką nadzwyczajną, nawet wówczas, gdy takiej przesyłki nie przewożą.	4.	Für häufig auftretende außergewöhnliche Sendungen mit gleichen Beförderungsbedingungen kann die Beförderung in bestimmten Zügen vereinbart werden. Die Beförderungsbedingungen auf den Streckenabschnitten der Erleichterten Durchgangsverkehre, einschließlich der Systemwechselbahnhöfe sowie die DB Bza-Nummer und der PNZ-PKP PLK S.A., sind in die Fahrpläne aufzunehmen. Diese Züge werden immer als Züge mit außergewöhnlichen Sendungen behandelt, auch wenn sie keine außergewöhnliche Sendung befördern. *
	(...)		(…)
5.	Przewóz przesyłek nadzwyczajnych może być prowadzony tylko w uzgodnionych pociągach w uzgodnione dni. Jeśli przewóz przesyłki nadzwyczajnej, która była przewidziana jako przewóz jednorazowy, nie nastąpił w uzgodnionym rozkładzie jazdy pociągu, należy złożyć wniosek o nowy rozkład jazdy pociągu.	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. W przypadku komisyjnego sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej przed przyjęciem na obszar infrastruktury PKP PLK S.A. przewoźnik przyjmujący przesyłkę nadzwyczajną przekazuje protokół ze sprawdzenia przesyłki nadzwyczajnej do właściwej Ekspozytury Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym PKP PLK S.A. celem wydania zarządzenia przewozu.	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.
(...) (...)	(…)

5. Opis instalacji i urządzeń kolejowych

5.1 Warunki techniczno-ruchowe odcinka linii Tranzytu Uprzywilejowanego Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka – podg. Trzciniec Zgorzelecki – Zittau

5.1.1 Korzystanie odcinków Tranzytu Uprzywilejowanego

Odcinek linii Tranzytu Uprzywilejowanego Hagenwerder - Krzewina Zgorzelecka – podg. Trzciniec Zgorzelecki - Zittau dopuszczony jest do wszystkich rodzajów ruchu. W razie potrzeby DB InfraGO AG oraz PKP PLK S.A mogą porozumieć się w sprawie przerw w czasie otwarcia posterunków.

(...) (...)

5.1.3 Warunki techniczno-ruchowe odcinka linii Tranzytu Uprzywilejowanego

(1) Odcinek linii Tranzytu Uprzywilejowanego Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka – podg Trziniec Zgorzelecki - Zittau jest niezelektryfikowaną linią jednotorową.

Pomiędzy stacji Hagenwerder i stacji Zittau znajdują się na obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. stacji Krzewina Zgorzelecka (km 17,514), oraz podg Trzciniec Zgorzelecki (km 26,100 linii 290/ km 0,000 linii 348).

Na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG znajduje się przystanek Hirschfelde (km 7,734 linii DB 6589).

(2) Droga hamowania na odcinkach uprzywilowanego Tranzytu wynosi na infrastruktury PKP PLK S.A. 500 m a przy urządzen DB InfraGO AG 400 m, z wyjątkiem kierunke od przystanku Hirschfelde do Zittau od km 0,700 (linii DB 6589) do stacji Zittau 700 m.

Droga hamowania na odcinkach DB InfraGO AG – również pomiędzy Rosenthal Gr 1 a Gr 2 - wynosi 400 m.

(3) (...)

Dla odcinka linii Tranzytu Uprzywilejowanego miarodajne pochylenie wynosi 11 ‰.

(4) Dopuszczalna prędkość dla odcinki PKP PLK S.A. dopuszczalna prędkość zostanie opublikowane w wykazach maksymalnych prędkości w Regulaminie Sieci, dostępnymi na stronie internetowej Spółki PKP PLK S.A. https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/zasady-udostepniania-infrastruktury-kolejowej

na dany roczny rozkład jazdy pociągów dla linii 324, 290, 786 i 348, ujętymi w załączniku 2.1.

5. Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen

5.1 Betriebstechnische Bedingungen des Streckenabschnittes des Erleichterten Durchgangsverkehres Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka – Abzw. Trzciniec Zgorzelecki – Zittau

5.1.1 Nutzung der Streckenabschnitte der Erleichterten Durchgangsverkehre

Der Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka – Abzw. Trzciniec Zgorzelecki – Zittau ist für alle Verkehrsarten zugelassen. Nach Bedarf können die DB InfraGO AG und die PKP PLK S.A. Vereinbarungen über die Unterbrechung der Arbeitszeit treffen. *

(…)

5.1.3 Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Streckenabschnitte der Erleichterten Durchgangsverkehre

(1) Der Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs zwischen Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka – Abzw. Trziniec Zgorzelecki – Zittau ist eingleisig und nicht elektrifiziert.

Zwischen dem Bf Hagenwerder und dem Bf Zittau befinden sich im Bereich der Betriebsführung durch die PKP PLK S.A. der Bahnhof Krzewina Zgorzelecka (km 17,514 der Strecke 290), und die Abzweigstelle Trzciniec Zgorzelecki (km 26,100 der Strecke 290/ km 0,000 der Strecke 348).

Im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG befindet sich der Hp Hirschfelde (km 7,734 der Strecke 6589).

(2) Auf den Streckenabschnitten der Erleichterten Durchgangsverkehre beträgt der Bremsweg bei Signalanlagen der PKP PLK S.A. 500 m und bei Signalanlagen der DB InfraGO AG 400 m, außer in der Fahrtrichtung vom Hp Hirschfelde nach Zittau vom km 0,700 (DB-Strecke 6589) bis zum Bf Zittau 700 m.

Der Bremsweg auf den Strecken der DB InfraGO AG – auch zwischen Rosenthal Gr 1 und Gr 2 – beträgt 400m.

(3) (…)

Für den Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs gilt die maßgebende Neigung von 11 ‰.

(4) Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sind für die Streckenabschnitten der PKP PLK S.A, 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/zasady-udostepniania-infrastruktury-kolejowej *

für den jeweiligen Fahrplan und für die Strecken 324, 290, 786 und 348 im Anhang 2.1.angegeben.

Dla odcinków DB InfraGO AG prędkości są podane w VzG (wykaz prędkości).

Für die Streckenabschnitte der DB InfraGO AG sind die Geschwindigkeiten im Verzeichnis der Geschwindigkeiten VzG angegeben.

(5) Odcinek linii Tranzytu Uprzywilejowanego zaszeregowany jest w odniesieniu do obciążenia na oś i mb do klasy linii C3.

Na odcinku Tranzytu Uprzywilowanego dopuszczalne są obciążenia:

- Osi na tor = 211 kN
- nacisk liniowy na 1 metr bieżący toru = 71 kN

(5) Die Streckenabschnitte des Erleichterten Durchgangsverkehrs sind hinsichtlich der zulässigen Radsatz- und Meterlasten in die Streckenklasse C3 eingestuft.

Auf den Streckenabschnitten des Erleichterten Durchgangsverkehrs beträgt die zulässige:

- Radsatzlast = 20 t
- Meterlast 7,2 t/m

(6) Na odcinku linii Tranzytu Uprzywilejowanego obowiązuje skrajnia taboru G2 (UIC)

Na odcinkach linii Tranzytu Uprzywilejowanego wagony piętrowe pasazerskie, które są włączane do składów pociągów, których oznaczenie rodzaju pociągu jest uzupełnione literą "D", nie są uznawane za przesyłkę nadzwyczajną.

(6) Für die Streckenabschnitte des Erleichterten Durchgangsverkehrs gilt die Fahrzeugumgrenzungslinie G2 (UIC).

Auf den Streckenabschnitten des Erleichterten Durchgangsverkehrs gelten Doppelstockfahrzeuge des Personenverkehrs, welche in Züge, deren Zuggattungsbezeichnung durch „D“ ergänzt sind, nicht als außergewöhnliche Sendung.

(7) Radiołączność pociągowa

Linia po polskiej stronie jest wyposazone radiołączność pociągowa analogowa o kanału 5, a po stronie niemieckiej jako radiołączność pociągowa GSM-R (D). Od Zittau do Granicy Państwa linii jest wyposazona radiołączność pociągowa analogowa kanału E76. Na odcinku pomiędzy Rosenthal Gr 1 i Rosenthal Gr 2 mozna skontaktować się z dyzurnym ruchu Krzewina Zgorzelecka lub Turoszów poprzez radia kanał 5.

(7) Zugfunk *

Auf polnischer Seite ist analoger Zugfunk Kanal 5 und auf deutscher Seite von Hagenwerder bis Staatsgrenze GSM-R (D) Zugfunk und von Zittau bis Staatsgrenze analoger Zugfunk auf Kanal E 76 vorhanden. Auf dem Abschnitt zwischen Rosenthal Gr 1 und Rosenthal Gr 2 ist der Fahrdienstleiter Krzewina Zgorzelecka bzw. Turoszów über den polnischen Zugfunk Kanal 5 erreichbar.

(8) Urządzenia oddziaływania na pociąg

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

Od tarczy ostrzegawczej Vc stacji Zittau do stacji Zittau, wzgl. od tarczy ostrzegawczej Vp stacji Hagenwerder do stacji Hagenwerder odcinek linii Tranzytu Uprzywilejowanego wyposażony jest w urządzenia punktowego oddziaływania na pociąg (PZB 90).

Od Trzcinca Zgorzelecki do Krzewina Zgorzelecka odcinek linii Tranzytu Uprzywilejowanego nie wyposażony jest w urządzenia SHP.

(8) Zugbeeinflussungsanlagen

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

Ab Einfahrvorsignal Vc des Bahnhofs Zittau bis Bahnhof Zittau, sowie ab Einfahrvorsignal Vf des Bahnhofs Hagenwerder bis Bahnhof Hagenwerder ist der Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs mit Punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB), Bauart PZB 90 ausgerüstet.

Von Trzciniec Zgorzelecki bis Krzewina Zgorzelecka ist die Strecke nicht mit dem polnischen System SHP ausgerüstet.

(9) Szczególne lokalizacje urządzeń sygnałowych

Tarcza ostrzegawcza ToB podg. Trzciniec Zgorzelecki z kierunku Zittau znajduję się na terytorium Niemieckiej infrastruktury w km 7,421. W odstępach co 100 m tarzą ostrzegawczą znajdują się 3 wskaźniki W11 uprzedzające o sygnalizatorze na terytorium Niemieckiej infrastruktury.

Sygnałe nadzorujące [tarza ostzegawcza przejazdowa] dla przejazdu w km 8,071 znajduje się wraz z niezbędnym urządzeniem odziaływania punktowego do włączania na terytorium Polskiej infrastruktury.

(9) Besondere Signalstandorte

Das Vorsignal ToB des Abzw. Trzciniec Zgorzelecki aus Richtung Zittau steht auf der deutschen Infrastruktur in km 7,421. Im Abstand von je 100 m vor dem Evsig ToB sind 3 Vorsignalbaken auf der deutschen Infrastruktur errichtet.

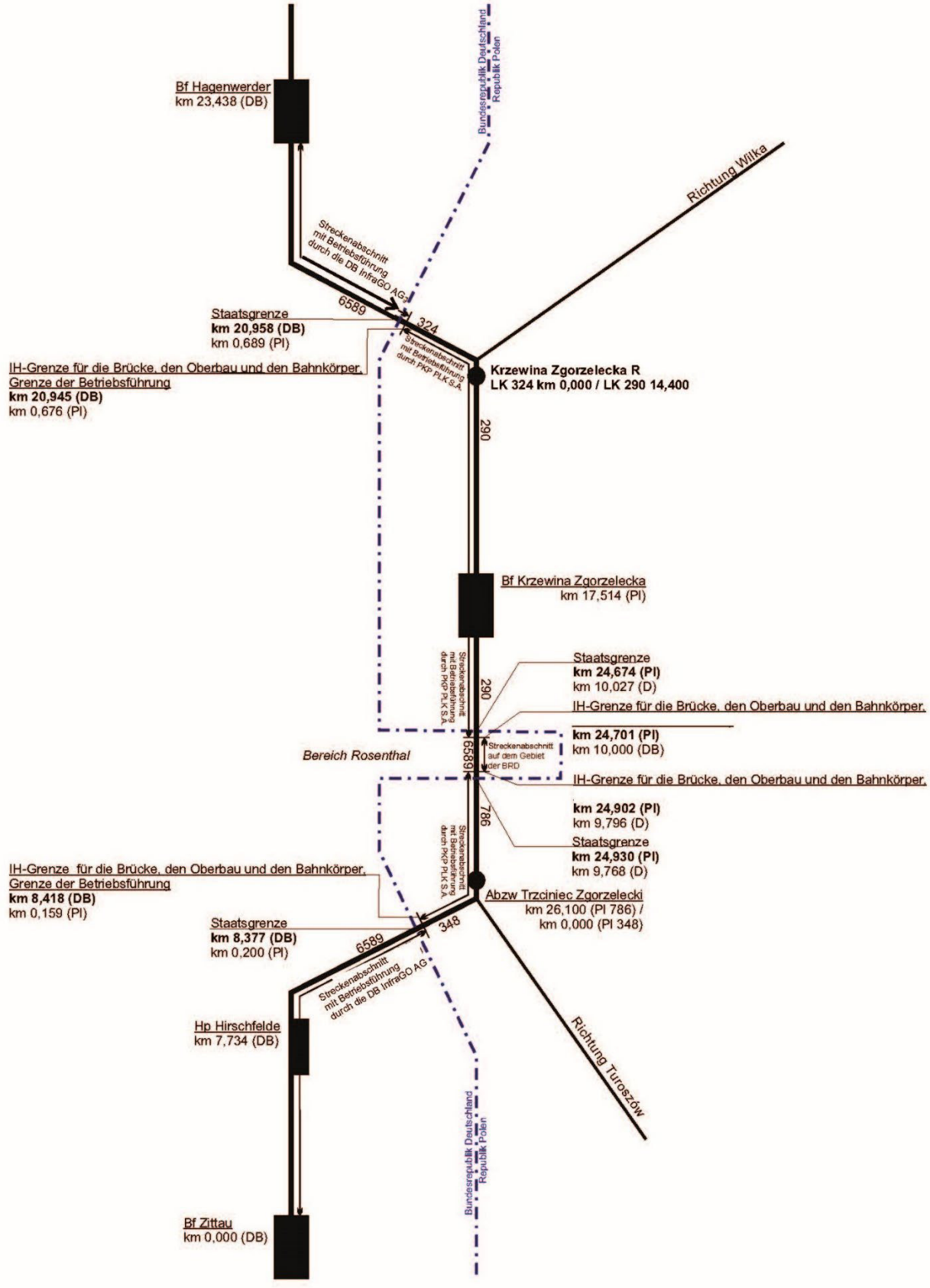
Die Überwachungssignale für den Bahnübergang km 8,071 befinden sich mit den erforderlichen Einschalteinrichtungen auf der polnischen Infrastruktur.

	Na odcinku pod prowadzeniem ruchu PKP PLK S.A.pomiędzy Trzcińca Zgorzeleckiej a granicy Panstwa (linia 348) jest zainstalowane czujnik torowy 1000 Hz systemu PZB w km 0,106 (pl LK 348) dla zabezpieczenia ToP w kierunku Zittau. W przypadku, że przejazd drogowy-kolejowy w Hirschfelde jest otwarte czujnik przytorowy PZB inicjuje zadziaływanie na pociąg z częstotliwościa 1000 Hz.	Auf dem Streckenabschnitt zwischen Trzciniec Zgorzelecki und der Staatsgrenze mit Betriebsführung durch die PKP PLK S.A. ist ein Gleismagnet 1000 Hz der PZB in km 0,106 (pl Strecke 348) für das Überwachungssignal Bü 0 (Halt vor dem Bahnübergang! Weiterfahrt nach Sicherung) / Bü 1 (Der Bahnübergang darf befahren werden.) in Fahrtrichtung Zittau vorhanden. Im wirksamen Zustand bei Signalstellung Bü 0 löst der PZB-Magnet im Zugbeeinflussungssystem PZB 90 eine 1000 Hz Beeinflussung aus.
	Tarcza ostrzegawcza ToB dla sem. wjazdowego st. Krzewina Zgorzelecka z kierunku Hagenwerder znajduję się na terytorium Niemieckiej infrastruktury w km 21,124 (co odpowiada km 0,855 PKP PLK S.A.).	Das Einfahrvorsignal ToB des Bahnhofes Krzewina Zgorzelecka befindet sich auf deutscher Infrastruktur am km 21,124 (was der Kilometrierung der PKP PLK S.A. von 0,855 entspricht).
	W odstępach co 100 m przed tarczą ostrzegawczą ToB stacji Krzewiny Zgorzeleckiejznajdują się 3 wskaźniki W11 uprzedzające o sygnalizatorze na terytorium Niemieckiej infrastruktury.	Im Abstand von je 100 m vor dem Evsig ToB des Bf Krzewina Zgorzelecka sind 3 Vorsignalbaken auf der deutschen Infrastruktur errichtet.
(10)	(...)	(10) (…)

(11) Przejazdy kolejowo drogowe i przejścia (11) Bahnübergänge und Übergänge für Reisende

Lage [km] Położenie	Art der Sicherung Rodzaj zabezpieczenia	Bemerkungen Uwagi
21,340 Strecke /linii 6589)	Nicht technisch gesicherter Bahnübergang,	Kat. D,
14,446 Strecke / linii 290	Nicht technisch gesicherter Bahnübergang,	Kat. D, Krzewina Zgorzelecka
14,729 Strecke / linii 290	Nicht technisch gesicherter Bahnübergang,	Kat. D, Krzewina Zgorzelecka
16,122 Strecke / linii 290	Nicht technisch gesicherter Bahnübergang,	Kat. D, Krzewina Zgorzelecka
16,122 Strecke / linii 290	Elektr. Vollschranke, bedient durch den Fdl Krzewina Zgorzelecka, Signalabhängig	Kat. A, obsługiwane przez dy ruchu Krzewina Zgorzelecka
18,255 Strecke / linii 290	Elektr. Vollschranke, ferngesteuert durch den Fdl Krzewina Zgorzelecka, Signalabhängig	Kat. A, obsługiwane przez dyżurna ruchu Krzewina Zgorzelecka
8,071 Strecke / linii 6589	Bahnübergang mit Lichtzeichen und Halbschranken, özF Zittau	Kat. B obsługiwane przez dyżurna ruchu Zittau
6,893 Strecke / linii 6589	Bahnübergang mit Lichtzeichen und Halbschranken, özF Zittau	Kat. B obsługiwane przez dyżurna ruchu Zittau
6,131 Strecke / linii 6589	Nicht technisch gesicherter Bahnübergang,	Kat. D,
5,085 Strecke / linii 6589	Nicht technisch gesicherter Bahnübergang,	Kat. D,
4,075 Strecke / linii 6589	Nicht technisch gesicherter Bahnübergang,	Kat. D,
3,705 Strecke / linii 6589	Nicht technisch gesicherter Bahnübergang,	Kat. D,
3,165 Strecke / linii 6589	Bahnübergang mit Lichtzeichen und Halbschranken, özF Zittau.	Kat. B obsługiwane przez dyżurna ruchu Zittau

5.1 **A01**	**Plan schematyczny odcinków linii Tranzytu Uprzywilejowanego**	**5.1** **A01**	**Schematischer Lageplan Streckenabschnitte der Erleichterten Durchgangsverkehre**	



(...) (…) (…)

6. Warunki udostępniania infrastruktury kolejowej

6.1 Stosowane przepisy i wytyczne

Dla obszaru prowadzenia ruchu DB InfraGO AG obowiązują aktualne Warunki Użytkowania Sieci Kolejowej (Infrastrukturnutzungsbedingungen, INB), a na PKP PLK S.A. Regulamin sieci.

Maszynistom pociągów w tranzytu Uprzywilejowanym według punktu 1.3.1.a) muszą być dostępne dane z rozkładzie jazdy mające zastosowanie do pociągu oraz informacje z La (wykaz ostrżeń tymczasowych DB) dla całego odcinka eksploatowanego w tranzytu Uprzywilejowanym.

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

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

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

6.2 Zasady akceptacji taboru kolejowego

6.2.1 Wymagania w zakresie wyposażenia pojazdów do systemów punktowego oddziaływania (PZB)

Pojazdy trakcyjne jadące na odcinku linii Tranzytu Uprzywilejowanego- Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka- podg. Trzciniec Zgorzelecki - Zittau muszą być wyposazone systemem PZB 90.

6.2.2 Zasady wyposażenia pojazdów w urządzenia radiołączności

Pociągi, jadące na polskim część odcinku linii Tranzytu Uprzywilejowanego Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka- podg. Trzciniec Zgorzelecki - Zittau muszą być osiągalne za pośrednictwem polskiego radia analogowego – kanału 5.

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

Pociągi jadące na niemieckim część odcinku linii Tranzytu Uprzywilejowanego Krzewina Zgorzelecka- Rosenthal Gr 2 – Rosenthal Gr 1 - podg. Trzciniec Zgorzelecki - Turoszów, nie muszą być wyposazone systemem radiowym niemieckim.

6. Angaben zum Netzzugang

6.1 Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien

Für den Bereich der Betriebsführung 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)“.

Dem Triebfahrzeugführer des Erleichterten Durchgangsverkehrs nach 1.3.1.a) müssen die für den Zug geltenden Fahrplanangaben und La-Angaben für den gesamten Streckenabschnitt des erleichterten Durchgangsverkehrs zur Verfügung stehen. *

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

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

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

6.2 Anforderungen an Fahrzeuge

6.2.1 Vorgaben der Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen (PZB)

Triebfahrzeuge, die den Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs - Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka – Abzw. Trzciniec Zgorzelecki – Zittau befahren, müssen mit Systemen PZB 90 ausgerüstet sein.

6.2.2 Vorgaben der Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk

Züge, die den polnischen Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka – Abzw. Trzciniec Zgorzelecki – Zittau befahren, müssen auf dem polnischen Funknetz - Kanal 5 - erreichbar sein.

Für den Betrieb, auf den zur PKP PLK S.A. gehörenden Streckenabschnitten muss, das Triebfahrzeug mit einem Funkgerät, welches auf dem Netz der PKP PLK S.A. arbeitet und das Nothaltsystem „Radio-stop“ beinhaltet, ausgerüstet sein.

Züge, die den deutschen Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs Krzewina Zgorzelecka – Rosenthal Gr 2 – Rosenthal Gr 1 – Abzw. Trzciniec Zgorzelecki -Turoszów befahren, müssen keine deutsche Zugfunkanlage besitzen.

6.3 Proces akceptacji pracowników przewoźnika

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.

6.3.1 Kompetencje językowe na obszarze prowadzenia ruchu DB InfraGO AG

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

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

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

6.3 Anforderungen an das Personal des EVU

Sprache zwischen Mitarbeitern der EVU und der EIU

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

6.3.1 Sprachkompetenz im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG

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

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

Bei Gesprächen zwischen Triebfahrzeugführer und Fahrdienstleiter werden Zahlen als eine Folge der einzelnen Ziffern ausgesprochen. Auf Abkürzungen ist zu verzichten. Es sind die vollständigen Namen der Betriebsstellen zu verwenden.

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

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

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

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

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.

Regulacja dla obszaru Rosenthal:

Powyższe nie dotyczy dla pociągów w tranzycie uprzywilejowanym wg 1.3.1.b) pomiędzy Krzewiną Zgorzelecką a Turoszowem. Kontakt z zarządzem infrastruktura ma być nawiązany poprzez dyżurny ruchu Krzewina Zgorzelecka.

Regelung für den Bereich Rosenthal:

Die vorliegende Regelung gilt nicht für den Erleichterten Durchgangsverkehr gemäß Punkt 1.3.1.b) zwischen Krzewina Zgorzelecka und Turoszów. Der Kontakt zum EIU ist über den Fdl Krzewina Zgorzelecka herzustellen.

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

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

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

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

7.	Uregulowania wynikające z instrukcji i przepisów ruchu oraz sygnalizacji PKP PLK S. A. i DB InfraGO AG, a także wytycznych i umów międzynarodowych		7.	Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien der DB InfraGO AG und PKP PLK S.A. sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen	
7.1	Przepisy ruchu		7.1	Betriebsvorschriften	
Lp. Nr Lfd. Nr.	Według instrukcji/ Hinweis auf Vorschrift der PKP PLK S.A.	Miejscowe uregulowania wynikające z instrukcji i przepisów ruchu oraz sygnalizacji PKP PLK S. A. i DB InfraGO AG, a także wytycznych i umów międzynarodowych	Örtliche Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien der DB InfraGO AG und der PKP PLK S.A. sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen		Według Hinweis auf Ril der DB InfraGO AG
(…)		(...)	(…)		
3.	Do Ir-1 § 23 ust. 7,8 i 9	**Polecenia i informacji - Oznaczanie pociągów** W poleceniach i informacjach pociągi określane są przy użyciu języka niemieckiego słowem „Zug" i numerem pociągu. W przypadku jazd pociągów po torze zamkniętych słowa „Zug" należy zastępować przez wyraz „Sperrfahrt". W poleceniach i informacjach pociągi określane są przy użyciu języka polskiego słowem „Pociąg" i numerem pociągu. W przypadku jazd pociągów po torze zamkniętych po słowie „Pociąg" dodaje się wyrazy „po torze zamkniętym".	**Aufträge und Meldungen - Bezeichnen der Züge** Züge sind in Aufträgen und Meldungen bei Nutzung der deutschen Sprache mit dem Wort „Zug" und der Zugnummer zu bezeichnen. Das Wort „Zug" ist bei Sperrfahrten durch das Wort „Sperrfahrt" zu ersetzen. Züge sind in Aufträgen und Meldungen bei Nutzung der polnischen Sprache mit dem Wort „Pociąg" und der Zugnummer zu bezeichnen. Das Wort „Pociąg" ist bei Sperrfahrten durch die Worte „po torze zamkniętym" zu ergänzen.	Zu 408.0202 Abschn. 1 und zu 408.2202 Abschn.1
4.	Do Ir-1 § 24 ust. 13 i § 37 ust. 7 pkt 6 i § 14 ust. 8 i § 28 ust. 2 Ir-16 § 12	**Przewozy towarów niebezpiecznych na odcinkach Tranzytu Uprzywilejowanymi** Pociągi na odcinku Tranzytu Uprzywilejowanym Hagenwerder-Zittau według punktu 1.3.1.a) nie wolno kursować z towarem niebezpiecznym - w tym z TWR (towary niebezpieczne wysokiego ryzyka zgodnie z działem 1.10.3.1.2 RID). Dla przewozów towarów niebezpiecznych na odcinku Tranzytu Uprzywilejowanym według punkt 1.3.1.b) przez obszar Rosenthal należy stosować przepisy PKP PLK S.A. Dyspozytor ds planowania w Ekspozyturze Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w Wrocławiu zobowiązany jest do wysyłania wykazu pojazdów kolejowych w składzie tego pociągu lub wyciąg z systemu SEPE -wymagany do planowania pociągów z towarami niebezpiecznymi - w tym z TWR - z odpowiednim wyprzedzeniem przed wjazdem na odcinku Tranzytu Uprzywilejowanym do Betriebszentrale w Lipsku. W przypadku zdarzeń na obszarze Rosenthal należy niezwłocznie poinformować dyżurna ruchu Zittau, którego informuje centrum alarmowe w Betriebszentrale Lipsk.	**Gefahrguttransporte auf den Abschnitten des Erleichterten Durchgangsverkehrs** Im Erleichterten Durchgangsverkehr Hagenwerder – Zittau nach Abschnitt 1.3.1.a) dürfen keine Züge mit gefährlichen Gütern – darunter auch gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial nach Kapitel 1.10.3.1.2. RID – verkehren. Für Gefahrguttransporte auf dem Abschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs nach 1.3.1.b) über den Bereich Rosenthal sind die Regeln der PKP PLK S.A. anzuwenden. Die bei der Planung von Zügen mit gefährlichen Gütern – darunter auch gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotenzial nach Kapitel 1.10.3.1.2. RID – erforderliche Wagenliste, oder der Auszug aus dem System SEPE hat der Disponent für Planung in der Außenstelle des Centrums Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A. in Wrocław rechtzeitig vor dem Befahren des Abschnitts des Erleichterten Durchgangsverkehrs an die Betriebszentrale Leipzig zu übersenden. Bei Ereignissen im Bereich Rosenthal ist unverzüglich der Fahrdienstleiter Zittau zu verständigen, welcher die Notfallleitstelle der Betriebszentrale Leipzig informiert.	-

(…)		(…)	(…)	

7.	Do Ir-1§ 16 ust. 3	**Brak znajomości linii przez maszynistę** Prowadzenie pociagów przez maszynistę, nieposiadającego znajomości na odcinku linii tranzytu uprzywilejowanego jest zabronione.	**Ohne Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers fahren** Das Fahren ohne Streckenkenntnis ist auf den Streckenabschnitten der Erleichterten Durchgangsverkehre nicht erlaubt.	Zu 408.2301 Abschn.1	
8.	Do § 62 ust. 5	**Czoło pociągu znajduje się za semaforem** 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. Dyżurni ruchu używają do tego dwujęzyczny rozkaz 1.	**Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus** 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. Die Fahrdienstleiter erteilen dafür den zweisprachigen Befehl 1.	Zu 408.0331 Abschn.3 Abs. 3 Zu 408.2331 Abschn. 3 Abs. 3	*
9.	Do § 58	**Rozkazy pisemne** Dyżurni ruchu na odcinkach linii tranzytu uprzywilejowanego wydają polecenia na przejazdy przez granicę prowadzenia ruchu za pomocą dwujęzycznych druków rozkazów pisemnych zgodnie z pkt. 10.1. Druki rozkazów są przystosowane do użytku na odcinku eksploatowanym w tranzycie uprzywilejowanym.	**Schriftliche Befehle** Die Fahrdienstleiter der Betriebsstellen auf den Streckenabschnitten der Erleichterten Durchgangsverkehre erteilen Aufträge an Zugfahrten, welche die Grenze der Betriebsführung überschreiten mit den zweisprachigen Befehlsvordrucken, gemäß Abschn. 10.1. Die Befehlsvordrucke sind für die Anwendung auf den Streckenabschnitten des Erleichterten Durchgangsverkehrs angepasst.	Zu 408.0411 und zu 408.2411	*
10.	ust. § 58	**Zasady dotyczące rozkazów w ruchu granicznym** Każdy dyżurny ruchu wydaje rozkazy zgodnie z własnymi przepisami i zasadami niniejszego MPTU. 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.	**Regeln für Befehle im Grenzverkehr** Jeder Fdl fertigt die Befehle nach seinem Regelwerk und nach den Regeln dieser ÖVED aus. 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.	Zu 408.0411 Abschn.2 Zu 408.2411 Abschn.2 Zu 408.0411 Zu 408.2411 Abschn. 2.8	*

		Używanie wolnego tekstu nie jest zalecane. W celu uzyskania dodatkowych poleceń należy używać rozkazy 21-95. W rozkazie 95.95 uwzględniono dodatkowe dwujęzyczne sformułowania W1 - W14 dla ruchu granicznego. Jeśli wyjątkowo konieczne jest użycie wolnego tekstu, musi być zaznaczone w rozkazie 95 w poleceniu 95.95, a wolny tekst musi być wprowadzony w dwóch językach.	Die Verwendung von Freitexten ist nicht vorgesehen. Für zusätzliche Anweisungen werden die Befehle 21 – 95 d/pl genutzt. Im Auftrag 95.95 wurden zusätzlich zweisprachige Wortlaute W1 – W14 für den Grenzbetrieb aufgenommen. Muss ausnahmsweise ein Freitext verwendet werden, ist im Befehl 95 der Auftrag 95.95 anzukreuzen und der Freitext zweisprachig einzutragen.		* * * * * * * * * *
11.	Do Ir-1 § 58	**Przekazywanie rozkazów pisemnych** Na odcinku Tranzytu Uprzywilejowanego dwujęzyczne rozkazy pisemne są z reguły dyktowane przez radiotelefon.	**Befehle übermitteln** Auf dem Abschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs werden zweisprachige Befehle an Züge in der Regel fernmündlich diktiert.	Zu 408.0411 Abschn.2 Zu 408.2411 Abschn.2	
(…)		(...)	(…)		
13.	Do Ir-1 § 51 ust. 1 pkt 1, Ir-11 § 28	**Powiadomienie o danych rozkładu jazdy przez dyżurnego ruchu DB InfraGO AG** W DB InfraGO AG dyżurny ruchu może podawć dane o rozkładzie jazdy z dwujęzycznym rozkazem 95.95 wraz z załącznikiem językowym W 1.	**Bekanntgabe von Fahrplanangaben durch den Fdl der DB InfraGO AG** Fahrplanangaben bei der DB InfraGO AG dürfen durch den Fdl mit dem zweisprachigen Befehl 95.95 und Wortlautbeiblatt W1 bekannt gegeben werden.	Zu 408.0431 Abschnitt 2 c)	* * * * *
14.	Do § 59 oraz 62, ust. 6	**Ograniczenie prędkości na odcinku eksploatowanym w tranzytu uprzywilejowanym** Przy doraźnych ograniczeniach prędkości na odcinku eksploatowanym w w tranzytu uprzywilejowanym należy powiadomić właściwą dyspozyturę. O ostrzeżeniach doraźnych należy informować drużyny pociągowe przy pomocy rozkazów pisemnych 5 . Ograniczenia występujące po stronie niemieckiej podawane są w „La”, natomiast Ograniczenia stałe występujące po stronie polskiej podawane są w WOS dla Zakładu Linii Kolejowych w Wrocławu. Ograniczenia prędkości na odcinku należących do PKP PLK S.A. mogą zostać ujęte w „La”- do czasu ujęcia ich w WOS.	**Geschwindigkeitseinschränkungen auf dem Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs** Bei unvorhergesehenen eintretenden Geschwindigkeitseinschränkungen für die Streckenabschnitte des Erleichterten Durchgangsverkehrs ist die zuständige Betriebsleitstelle zu verständigen. Die Zugpersonale sind mit dem Befehl 5 zu unterrichten. Geschwindigkeitseinschränkungen, welche auf deutscher Seite auftreten sind in die La-Dokumente aufzunehmen, und längerfristige Geschwindigkeitseinschränkungen, welche auf polnischer Seite auftreten sind in den WOS Zakład Linii Kolejowych w Wrocław aufzunehmen. Geschwindigkeitsbegrenzungen auf dem Abschnitt der PKP PLK S.A. können - bis zur Aufnahme in den WOS- in die La-Dokumente aufgenommen werden.	Zu 408.2341 Abschn. 2	* * * * * * *
(…)		(...)	(…)		
17.	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 1 lit. c i do Ie- 1 (E1) § 16 pkt 6c	**Powiadamianie pociągów przy prowadzeniu robót** Jeżeli na odcinku prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. zostaną ustawione wskaźniki W7, aby polecic maszynistom podawanie sygnałów „Baczność“ do ostrzegania pracowników, dyżurny ruchu musi powiadomić maszynistę o ustawieniu wskaźników W7.	**Unterrichtung der Züge bei der Ausführung von Arbeiten** 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 grenzüberschreitender Züge über die Aufstellung des Signals W 7 unterrichtet werden.	-	*

18.	Do Ir-1 § 14 ust. 10 oraz § 58 ust. 3 pkt 1 lit. d) Ir-10 § 21	**Przesyłki wyjątkowo ciężkie** Kiedy w telegramie zarządzającym jest podane, że przesyłka wyjątkowo ciężka poruszać się będzie z prędkością mniejszą niż podana w rozkładzie jazdy prędkość dopuszczalna składu pociągu, dyżurni ruchu musi maszyniście wydać dwujęzyczny rozkaz 5 przyczyna 40.	**Schwerwagen** Wenn in der Beförderungsanordnung angegeben ist, dass Schwerwagen mit einer niedrigeren als im Fahrplan des Zuges zulässigen Geschwindigkeit fahren müssen, müssen die Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer einen zweisprachigen Befehl 5 Grund Nr. 40 erteilen.	Zu 408.0435 Abschn.2	* *
19.		**Przeprowadzanie przesyłek z przekroczoną skrajnią przez miejsce zwężone (z ograniczoną skrajnią budowli)** (...) Na odcinku prowadzenia ruchu DB InfraGO AG pociągi które z przesyłkami nadzwyczajnymi będą przejeżdżać przez miejsca z ograniczoną skrajnią budowli, przejazd musi się odbyć pod nadzorem specjalisty DB InfraGO AG i należy potwierdzić dyżurnemu ruchu obecność specjalisty w pociągu lub na miejscu z ograniczoną skrajnią budowli. Jeżeli pociągi z przesyłkami nadzwyczajnymi na odcinku prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. będą przejeżdżać przez miejsca na styku z istniejącą skrajnią budowli, przejazd musi się odbyć dodatkowo pod nadzorem przedstawicieli PKP PLK S.A. w uzgodnieniu z dyżurnym ruchu przed odjazdem pociągu.	**Vorbeileiten von Lü-Sendungen an Engstellen** (…) Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die DB InfraGO AG ein Zug, der eine außergewöhnliche Sendungen befördert, an einer Engstelle durch eine Fachkraft der DB InfraGO AG vorbeizuleiten ist, muss dem Fdl bestätigt werden, dass sich die Fachkraft im Zug oder an der Engstelle befindet. Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die PKP PLK S.A. Züge mit außergewöhnlichen Sendungen an Schnittstellen mit dem Lichtraumprofil vorbeifahren müssen, muss die Vorbeifahrt zusätzlich unter Aufsicht eines Vertreters der PKP PLK S.A. in Abstimmung vor der Fahrt mit dem Fdl erfolgen.		*
20.	Do Ir-10	**Konwojowanie pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi** Jeżeli na odcinku Tranzytu Uprzywilejowanym jazdy pociągów z przesyłkami nadzwyczajnymi muszą się odbyć pod nadzorem konwojenta należy potwierdzić dyżurnemu ruchu obecność konwojenta w pociągu.	**Züge begleiten, die außergewöhnliche Sendungen befördern** Wenn auf dem Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs Züge mit außergewöhnlichen Sendungen befördert und durch eine Fachkraft begleitet werden müssen, muss dem Fdl bestätigt werden, dass sich die Fachkraft im Zug befindet.	Zu 408.0435 Abschn. 3 (6)	*
21.	Do Ir-1 § 66 ust. 6	**Szczególne uregulowania przy popychaniu** Stosowanie lokomotyw popychających przekraczający granicy jest zabronione.	**Besondere Regeln für das Nachschieben** Grenzüberschreitende Züge dürfen nicht nachgeschoben werden.	Zu 408.2441	*
22.	Do Ir-1 § 67 ust. 1a	**Pociągi pchane** Pchanie pociągów przekraczających granicę na odcinkach linii tranzytu uprzywilejowanego jest zabronione, z wyjątkiem pociągów pomiarowych, roboczych i ratunkowych, które kursują po torze zamkniętym.	**Geschobene Züge** Geschobene grenzüberschreitende Züge sind auf den Streckenabschnitten der Erleichterten Durchgangsverkehre außer Mess-, Arbeits- und Hilfszüge, die als Sperrfahrten verkehren, nicht zugelassen.	Zu 408.0445 Zu 408.2445	*
(...)		(...)	(…)		

26.	Do Ir-1 § 47	**Cofnięcie polecenia odjazdu lub przejazdu** W obszarze prowadzenia ruchu PKP PLK S.A. wygaszenie sygnału zastępczego traktowane jest jako cofnięcie zezwolenia na odjazd lub przejazd pociągu, o ile czoło pociągu nie minie tego sygnału. Jeżeli zezwolenie na odjazd lub przejazd wydane rozkazem musi zostać anulowane, należy wydać rozkaz 4.	**Rücknahme eines Abfahr- oder Durchfahrauftrages** Im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. gilt das Erlöschen des Signals Sz als Rücknahme des Abfahr- oder Durchfahrauftrages, solange die Spitze des Zuges noch nicht am Signal vorbeigefahren ist. Ist eine durch Befehl gegebene Zustimmung zur Ab- oder Durchfahrt zu widerrufen, so ist der Befehl 4 zu erteilen.	Zu 408.0411 Abschn 5 408.2411 Abschn.5	*
(…)		(...)	(…)		
39.	Do Ir-1 § 55 ust. 10	**Dopuszczalna prędkość jazdy na torze zamkniętym** Na odcinku eksploatowanym w tranzytu uprzywilejowanym dopuszczalna prędkość jazdy po torze zamkniętym wynosi: - dla pojazdów ciągnionych po torze zamkniętym 50 km/h, - dla pociągów pchanych po torze zamkniętym 30 km/h, przez przejazdy kolejowo-drogowe bez technicznego zabezpieczenia 20 km/h, - dopuszczalna prędkość pługu odśnieżnego wynika z instrukcji obsługi pługu odśnieżnego.	**Zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten** Die zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten auf den Streckenabschnitten des Erleichterten Durchgangsverkehrs 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.	Zu 408.0481 Abschn. 10 und 408.2481 Abschn.7	*
40.	Do Ir-1 § 55 ust. 6, 7	**Jazda powrotna lub kontynuacja jazdy po torze zamkniętym** Jeśli podczas jazdy po torze zamkniętym pociąg jest zatrzymany na wolnym szlaku, wówczas maszynista musi, możliwie jak najszybciej, porozumieć się z dyżurnym ruchu, który wyprawił pociąg, w sprawie jazdy powrotnej lub kontynuacji jazdy. Dyżurny ruchu musi natychmiast powiadomić uczestników jazdy o jeździe powrotnej lub kontynuacji jazdy oraz wydać zgodę na jazdę powrotną lub kontynuację jazdy.	**Rück- oder Weiterfahrt der Sperrfahrt** Bei Halt einer Sperrfahrt auf freier Strecke muss der Tf den Fdl, der die Sperrfahrt abgelassen hat, so bald wie möglich über die Rück- oder Weiterfahrt verständigen. Der Fdl muss sofort die Beteiligten von der Rück- oder Weiterfahrt benachrichtigen und der Rück- oder Weiterfahrt zustimmen.	Zu 408.0481	*
41.	Do Ir-1 § 55	**Zakończenie jazdy po torze zamkniętym** Jeżeli jazda po torze zamkniętym kończy się na stacji, wówczas maszynista zgłasza dyżurnemu ruchu przyjazd pociągu w pełnym składzie.	**Sperrfahrt beenden** Wenn eine Sperrfahrt auf einem Bahnhof endet, muss der Tf dem Fdl die Ankunft aller Fahrzeuge melden.	Zu 408.0481	*
(…)		(...)	(…)		

44.	Do Ir-1 § 64 ust. 12 i ust. 14 Ir-1a § 7 ust. 6	**Pominięcie sygnału „Stój" bez zezwolenia** Maszynista zobowiązany jest do natychmiastowego zatrzymania oraz po zatrzymaniu do natychmiastowego porozumiewania się z dyżurnym ruchu w następujących sytuacjach: a) niedopuszczalne przejechanie obok semafora lub innego sygnalizatora wskazującego sygnał „Stój"; b) przejechanie poza miejsce wymaganego zatrzymania według rozkazu pisemnego; c) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB - przy semaforze, który pokazuje sygnał zezwalający; d) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB – przy semaforze, który pokazuje światło unieważniające; e) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB – przy tarczy zaporowej (świetlnej) – która pokazuje sygnał Ra 12; f) nagłe hamowanie z systemu zabezpieczającego jazdy PZB – przy tarczy zaporowej (świetlnej) – która pokazuje światło unieważniające; g) niedopuszczalne przejechanie poza koniec zezwolenia na jazdę w systemie ETCS; h) przejście w tryb „TR" w systemie ETCS; i) przejście w tryb „TR" w systemie ETCS wraz z komunikatem tekstowym "nieprawidłowe wyposażenie szlaku "; j) nagłe hamowanie w systemie ETCS w poziomie „0" w trybie "UN" przy semaforze, który wskazuje sygnał zezwalający; k) nagłe hamowanie w systemie ETCS w poziomie „0" w trybie "UN" przy semaforze, który wskazuje światło unieważniające. Maszynista może kontynuować jazdę dopiero po otrzymaniu pisemnego rozkazu. Dyżurni ruchu używają do tego dwujęzyczny rozkaz 2 i wskazują w poleceniu x.95 na załącznik językowy W 11.	**Unzulässige Vorbeifahrt an Haltsignalen** Der Triebfahrzeugführer muss in folgenden Situationen sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen: a) Unzulässige Vorbeifahrt an einem Halt zeigenden Signal; b) Vorbeifahrt an einer Stelle, an der nach Befehl zu halten gewesen wäre; c) PZB-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt; d) PZB-Zwangsbremsung an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt; e) PZB-Zwangsbremsung an einem Sperrsignal, das Signal Sh 1 bzw. Ra 12 (DV 301) zeigt; f) PZB-Zwangsbremsung an einem Sperrsignal, das Kennlicht zeigt; g) Unzulässige Vorbeifahrt an einem ETCS-Halt; h) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR; i) Wechsel in die ETCS-Betriebsart TR und Textmeldung „Streckenausrüstung nicht kompatibel"; j) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung zeigt; k) Zwangsbremsung in ETCS-Level 0 in der ETCS-Betriebsart UN an einem Hauptsignal, das Kennlicht zeigt. Die Weiterfahrt darf nur nach Erteilung eines Befehls erfolgen. Die Fahrdienstleiter erteilen dafür den zweisprachigen Befehl 2, und verweisen im Auftrag x.95 auf das Wortlautbeiblatt W 11.	Zu 408.0531 Abschn.1 Zu 408.2531	* * * * *

45.	Do Ir-1 § 64 ust. 13	**Pominięcie sygnału „Stój” bez zezwolenia – postanowienia szczególne dla posterunków ruchu PKP PLK S.A.** Jeżeli na posterunkach ruchu PKP PLK S.A. pociąg bez zezwolenia minął semafor wskazujący sygnał „Stój” i zatrzymał się poza ukresem rozjazdu, maszynista musi natychmiast nadać sygnał „Alarm”.	**Besonderheit auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. bei unzulässiger Vorbeifahrt an einem Halt Signal** Ist der Triebfahrzeugführer auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. unzulässig an einem Halt zeigenden Signal und über das Grenzzeichen der folgenden Weiche hinausgefahren, muss er sofort das „Alarmsignal“ geben.	Zu 408.0531 Abschn.1 Zu 408.2531	*
(…)		(...)	(…)		
48.	Do Ir-1 § 77 ust. 1	**Nieprawidłowy sygnał czoła pociągu** Jeżeli stwierdzono niekompletny 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. Jeśli maszynista stwierdzi całkowicie wygaszony sygnał czoła pociągu, wtedy on musi natychmiast zatrzymać pociąg. Po zatrzymaniu pociągu, należy zgłosić nieprawidłowość dyżurnemu ruchu. Należy spróbować przywrócić właściwe osygnalizowanie czoła pociągu. Obowiązuje to także wtedy jeżeli dyżurny ruchu zatrzyma pociąg. Maszynista nie może kontynuować jazdy z całkowitym brakiem oświetlenia pociągu.	**Spitzensignal nicht in Ordnung** Wenn festgestellt wird, dass das Spitzensignal unvollständig 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. Wenn der Triebfahrzeugführer feststellt, dass das Nachtzeichen des Spitzensignals an seinem Zug erloschen ist, muss er den Zug sofort anhalten. Nachdem sein Zug hält, muss der Triebfahrzeugführer die Unregelmäßigkeit dem Fahrdienstleiter melden. Der Triebfahrzeugführer muss versuchen, das Nachtzeichen in Ordnung zu bringen. Dies gilt auch, wenn der Fahrdienstleiter den Zug angehalten hat. Der Triebfahrzeugführer darf mit erloschenem Nachtzeichen nicht weiterfahren.	Zu 408.0551 Abschn.1 Zu 408.2691 Abschn.6	*
(…)		(...)	(…)		
50.	Do Ir-1 § 58 ust. 3 pkt 2 lit. k)	**Zmniejszone tarcie między kołami, a szyną** Jeżeli zostało zgłoszone dyżurnemu ruchu zmniejszone tarcie między kolami a szyną, to musi on powiadomić kolejne pociągi jadące na odcinku eksploatowanym w tranzytu uprzywilejowanym. (...) Maszyniści podczas jazdy muszą sprawdzić warunki hamowania pociągu i o wyniku powiadomić dyżurnego ruchu. Jeżeli maszyniści zgłosili, że już nie występuje wydłużenie drogi hamowania, należy zaprzestać powiadamiania następnych pociągów.	**Verminderter Reibwert** Wurde dem Fahrdienstleiter schlüpfrige Schienen und ein verminderter Reibwert zwischen Rad und Schiene gemeldet, muss er die nachfolgenden Züge, die die Streckenabschnitte des Erleichterten Durchgangsverkehrs 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.	Zu 408.0561 und 408.2561 Abschn.2 Abs. 2	*

51.		**Unieruchomiony pociąg na szlaku** (...) Jeśli maszynista pojazdu dwutrakcyjnego może kontynuować jazdę unieruchomionego pociągu, to po zmianie rodzaju trakcji, musi poinformować o tym dyżurnego ruchu. (...)	**Liegengebliebener Zug auf der freien Strecke** (…) Wenn ein Triebfahrzeugführer eines Mehrkraft-Tfz nach Wechsel der Traktionsart die Fahrt eines liegengebliebenen Zuges fortsetzen könnte, hat er den Fahrdienstleiter darüber zu informieren. (…)		*
52.		**Unieruchomiony pociąg na odcinkach linii Tranzytu Uprzywilejowanego** Jeżeli odcinkach linii Tranzytu Uprzywilejowanego został uszkodzony pojazd trakcyjny KPP, lub pociąg nie jest w stanie kontynuować jazdy, należy poinformować niezwłocznie dyżurnego ruchu odcinka – na którym znajduje się kabina pojazdu trakcyjnego prowadzącego. Należy podać dokładny informacji o lokalizacji pociągu. Po przekazaniu przez maszynistę powyzsze informacji, pociąg nie moze się poruzać bez zgody dyzurnego ruchu, komu zgłoszono zatrzymanie. Jeżeli uszkodzony pojazd trakcyjny pociągu Tranzytu Uprzywilejowanego Hagenwerder-Zittau znajduje się na infrastrukturze PKP PLK S.A. i nie jest zdolny do dalszej jazdy, dyżurny ruchu stacji Krzewina Zgorzelecka po uzgodnieniu z Ekspozyturą Zarządzania Ruchem Kolejowym we Wrocławiu ma powiadomić dyżurnego ruchu stacji Hagenwerder. Dla pociągów pasazerskich w RRJ dalsza procedura zostanie opisana w punkcie 7.1. 53. Jeżeli uszkodzony pojazd trakcyjny znajduje się na terenie niemieckiej infrastruktury pomiędzy Rosenthal Gr 1 i Rosenthal Gr 2 i nie jest zdolny do dalszej jazdy, wtedy PKP PLK S.A. dla pociągów Tranzytu Uprzywilejowanego musi podjąć działania zgodnie z wewnętrznymi regulacjami PKP PLK S.A., aby holować uszkodzony pociągu z kierunku Turoszów lub Krzewina Zgorzelecka. Jeśli jest to pociąg niemieckiego Tranzytu Uprzywilejowanego, należy postępować jak na sieci PKP PLK S.A. zgodnie z punktem 7.1. 53.	**Liegengebliebener Zug auf dem Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs** Sofern auf dem Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs ein Triebfahrzeug eines EVU beschädigt wird oder nicht im Stande ist, seine Fahrt fortzusetzen, ist der Fahrdienstleiter des Streckenabschnittes – auf welchem sich der führende Führerstand des Zuges befindet - unverzüglich darüber zu informieren und eine genaue Standortmeldung abzugeben. Mit Abgabe dieser Meldung darf der Zug ohne Mitwissen des Fahrdienstleiters, bei welchem das Halten gemeldet wurde, nicht bewegt werden. Ist das schadhafte Triebfahrzeug eines Zuges des Erleichterten Durchgangsverkehrs Hagenwerder-Zittau im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. nicht fahrtüchtig, dann muss der Fahrdienstleiter Krzewina Zgorzelecka in Abstimmung mit der Betriebsleitung in Wrocław den Fahrdienstleiter Hagenwerder verständigen. Die weitere Verfahrensweise bei Reisezügen des Netzfahrplanes wird im Punkt 7.1.53 konkretisiert. Ist ein Triebfahrzeug auf der deutschen Infrastruktur zwischen Rosenthal Gr 1 und Rosenthal Gr 2 schadhaft und nicht fahrtüchtig, hat die PKP PLK S.A. für Züge des polnischen Erleichterten Durchgangsverkehrs Maßnahmen nach dem internen Regelwerk der PKP PLK S.A. einzuleiten, und den liegengebliebenen Zug von Turoszów oder Krzewina Zgorzelecka hereinzuholen. Wenn es sich dabei um einen Zug des deutschen Erleichterten Durchgangsverkehrs handelt, ist wie auf dem Netz der PKP PLK S.A. gem. des Punktes 7.1. 53 zu verfahren.		*
53.	Do §§ 68 - 70, Ir 15	**Holowanie uszkodzonych pociągów pasazerskich** Pociągi pasazerskie przewoźników niemieckich nie są wyposażone z półsprzęgiem, i nie mozna holować uszkodzone pociągi ze szlaku bez udziału przewoźnika.	**Liegengebliebene Reisezüge hereinholen** Die Reisezüge deutscher EVU´s führen entgegen der Regelungen der polnischen Regulamin Sieci keine Notkupplungen für die Mittelpufferkupplungen auf den Zügen mit, und können nicht ohne Mitwirkung des EVU abgeschleppt werden.	Zu 408.0571	*

		Gdy taki pociąg nie może kontynuować jazdy na odcinku linii Tranzytu Uprzywilejowanego z powodu usterki, dyżurny ruchu Krzewina Zgorzelecka musi poinformować dyżurnego ruchu Hagenwerder. Niezależnie od zamierzonego kierunku jazdy pociągu uszkodzonego, pojazd do holowania powinnien być wysłany od stacji Hagenwerder. a) Jeśli pociąg uszkodzony znajduje się pomiędzy Hagenwerder a Krzewina Zgorzelecka, nalezy wysłać pociąg do holowania po torze zamkniętym z Hagenwerder. b) Jeśli pociąg uszkodzonego znajduje się na stacji Krzewina Zgorzelecka po torze 101, w tym przypadku jazd pociągu obok semafora wjazdowego B odbywa się na rozkaz pisemnego do toru zajętego. c) Jeśli pociąg uszkodzonego znajduje się na stacji Krzewina Zgorzelecka, mozna od semafora drogowskazowego manewro d) Jeśli pociąg uszkodzonego znajduje się pomiędzy Krzewina Zgorzelecka a Trziniec – równiez, jeśli on stoje na odcinku niemieckim pomiędzy Rosenthal Gr 1 i Gr 2 – nalezy jechać od Krzewiny Zgorzeleckiej po torze zamkniętym do uszkodzonego pociągu. e) Jeśli pociąg uszkodzony znajduje się pomiędzy Trzciniec a Granicy Państwa, nalezy jechać od semafora wjazdowym Trzciniec po torze zamkniętym do uszkodzonego pociągu. Dyspozytura Betriebszentrale DB InfraGO AG decyduje w uzgodnieniu przewoźnika, czy pociąg zostanie ciągnięty w kierunku Hagenwerder, czy on ma poruszać się w kierunku Zittau.	Wenn so ein Zug im Abschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehrs liegenbleibt, hat der Fdl Krzewina Zgorzelecka den Fdl Hagenwerder zu verständigen. Unabhängig von der beabsichtigten Fahrtrichtung des liegengebliebenen Zuges sollte ein Hilfstriebfahrzeug nach Möglichkeit von Hagenwerder aus zugeführt werden. a) Befindet sich der liegengebliebene Zug sich zwischen Hagenwerder und Krzewina Zgorzelecka, ist das Hilfstriebfahrzeug als Sperrfahrt zum liegengebliebenen Zug heranzuführen. b) Befindet sich der liegengebliebene Zug im Bahnhof Krzewina Zgorzelecka im Gleis 101, dann ist - nachdem die Maßnahmen für die Einfahrt in ein besetztes Gleis durchgeführt wurden - das Hilfstriebfahrzeug ab dem Esig B mittels Ersatzauftrag an den liegengebliebenen Zug heranzuführen. c) Befindet sich der liegengebliebene Zug im Bahnhof Krzewina Zgorzelecka, kann das Hilfstriebfahrzeug ab dem Zwischensignal D als Rangierfahrt an den Schadzug fahren. d) Befindet sich der liegengebliebene Zug zwischen Krzewina Zgorzelecka und Abzw Trzciniec Zgorzelecki – auch wenn es im deutschen Abschnitt zwischen Rosenthal Gr 1 und Gr 2 ist – dann ist das Hilfstriebfahrzeug ab Krzewina Zgorzelecka als Sperrfahrt an den liegengebliebenen Zug zu fahren. e) Befindet sich der liegengebliebene Zug zwischen Abzw Trzciniec Zgorzelecki und der Staatsgrenze (Strecke 348), ist ab dem Blocksignal A des Abzw Trzciniec Zgorzelecki als Sperrfahrt an den liegengebliebenen Zug zu fahren. Die Betriebszentrale Leipzig der DB InfraGO AG entscheidet im Einvernehmen mit dem EVU, ob der Zug in Richtung Hagenwerder gezogen, oder in Richtung Zittau bewegt werden soll.		
54.	Do Ir-1 § 69 (3), (8) § 70	**Zabezpieczanie pojazdów na szlaku** Za zabezpieczenie taboru pozostawionego na szlaku odpowiadają pracownicy przewoźników. Dane o profilu odcinka eksploatowanego w ruchu granicznym podane są w rozdziale 5.1.3.	**Sichern der Fahrzeuge auf der Strecke** Für das Sichern der auf der Strecke verbliebenen Fahrzeuge sind die Mitarbeiter der EVU verantwortlich. Die entsprechenden Streckenneigungen sind im Abschnitt 5.1.3 angegeben.	Zu 408.2351	*
55.	D o Ir-1 § 70 ust. 1-5	**Pozwolenie, prędkość i warunki szczególne przy cofaniu pociągu** Dyżurny ruchu wydaje zgodę na cofanie pociągu ze szlaku rozkazem , dyżurny ruchu rozkazem 95.95 i	**Zustimmung, Geschwindigkeit und Besonderheiten beim Zurücksetzen** Die Zustimmung zum Zurücksetzen von der freien Strecke erteilt der Fahrdienstleiter mit Befehl 95.95 und Wortlautbeiblatt Grund Nr. W 3.	Zu 408.0572 Abschn. 4-6	*

		załącznikiem językowym przyczyna nr W3. Dla pociągów przekraczających granicę cofanie pociągu bez uzgodnienia z dyżurnym ruchu jest zabronione. (...) Maszynista musi przy cofaniu tak regulować prędkość, żeby w każdej chwili zatrzymać pociąg, ale nie może przekroczyć 10 km/h. Maszynista musi zgłosić dyżurnemu ruchu zakończenie cofania pociągu i zjechanie pociągu w całości.	Für grenzüberschreitende Züge ist das Zurücksetzen ohne Abstimmung mit dem Fahrdienstleiter verboten. (…) Der Triebfahrzeugführer muss beim Zurücksetzen so langsam fahren, dass er den Zug jederzeit anhalten kann. 10 km/h dürfen dabei nicht überschritten werden. Der Triebfahrzeugführer muss das Ende des Zurücksetzens und die Vollständigkeit des zurückgesetzten Zuges dem Fahrdienstleiter melden.	Zu 408.2572 Abschn.2	
(…)		(...)	(…)		
57.	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69 Ie-1 § 15 ust. 1pkt. 1 lit d I pkt 2 lit e i f	**Alarm / Kolejowe połączenie alarmowe REC** Po odebraniu: - sygnału alarmowego A-1r i braku określenia przyczyn jego nadania z dyżurnym ruchu – po zatrzymaniu i stwierdzeniu, że nie ma widocznych przeszkód do jazdy, - „Kolejowego połączenia alarmowego REC" DB InfraGO AG maszynista musi natychmiast zmniejszyć prędkość pociągu do prędkości odpowiedniej dla jazdy na widoczność, oraz jeśli nie następuje „polecenie zatrzymania alarmowego", maszynista może jechać dalej na zasadach „jazdy na widoczności" do najbliższego posterunku ruchu nawet, jeżeli posterunek ten leży na obszarze prowadzenia ruchu sąsiedniego zarządcy infrastruktury, chyba że otrzymał od dyżurnego ruchu inne polecenie.	**Notruf / Alarmsignal** Nach dem Eingang: - eines Alarmsignals A1-r und der fehlenden Verständigungsmöglichkeit mit dem Fdl muss der Tf nach dem Anhalten und der Feststellung, dass es keine Fahrthindernisse gibt, - eines Notrufs der DB InfraGO AG muss der Tf die Geschwindigkeit des Zuges sofort auf die für das Fahren auf Sicht geforderte Geschwindigkeit verringern und wenn kein Nothaltauftrag oder keine Durchsage folgt, nach den Regeln des „Fahren auf Sicht" bis zur nächsten Betriebsstelle fahren – auch wenn sich diese Betriebsstelle im Bereich der Betriebsführung des benachbarten EIU befindet, wenn er keine andere Meldung oder Aufträge des Fdl erhält.	Zu 408.0581 Abschn.3 und zu 408.2581 Abschn.3	*
58.	Do Ir-1 § 64 ust. 5 oraz § 69	**Dalsze postępowanie po poleceniu zatrzymania w trybie alarmowym** Drużyna pociągowa po porozumieniu się z dyżurnymi ruchu, poza udzieleniem pomocy ludziom i podjęciem środków w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, może postępować tylko wg poleceń właściwego dyżurnego ruchu. W celu podjęcia dalszych środków właściwy dyżurny ruchu powinien wydać niezbędne polecenia.	**Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrages** Das Zugpersonal darf nach Verständigung des Fahrdienstleiters außer bei Hilfeleistung für Menschen und Maßnahmen bei Betriebsgefahr nur nach den Aufträgen des zuständigen Fahrdienstleiters handeln. Für die weiteren fahrdienstlichen Maßnahmen hat der zuständige Fahrdienstleiter die erforderlichen Aufträge zu erteilen.	Zu 408.0581 Abschn.4 und zu 408.2581 Abschn.4	*
59.	Do § 64 ust. 5 oraz § 69	**Sygnał alarmowy na obszarze Rosenthal** O Kolejowe połączenie alarmowe/ nadania sygnału alarmu przy zdarzeniach i nieprawidlowościach na obszarze Rosenthal dyzurny ruchu	**Notrufe im Bereich Rosenthal** Notrufe bei gefährlichen Ereignissen und Unregelmäßigkeiten im Bereich Rosenthal sind sofort vom Fdl Turoszów bzw. Fdl Krzewina Zgorzelecka an den Fdl Zittau mit	Zu 408.0581 Abschn.3	*

		Turoszów wzgl. Krzewina Zgorzelecka natychmiast informuje dyzurny ruchu Zittau - z podaniem przyczyny i ewentualnym żądaniem o pomoc.	Angabe des Grundes und einer eventuellen Hilfsanforderung weiterzugeben.	
(...)		(...)	(…)	
72.	Do Ir- 1 § 12 ust. 2 i 4, Ir-9 § 15 ust. 2	**Zgłoszenie zwolnienia toru szlakowego po zakończeniu manewrów** Maszynista (kierownik manewrów) musi zgłosić właściwemu dyżurnemu ruchu (nastawniczemu) ukończenie manewrów i powrót składu manewrowego w całości zgodnie z przepisami KPI prowadzącego ruch.	**Vollständige Rückkehr der Rangierfahrt melden** Der Triebfahrzeugführer oder der Rangierbegleiter teilt dem zuständigen Weichenwärter (bei PKP PLK S.A. auch Fahrdienstleiter) das Beenden des Rangierens und die vollständige Rückkehr der Rangierfahrt nach dem Regelwerk des betriebsführende EIU mit.	Zu 408.4841 Abschn.4

*

7.2 Specyfikacje techniczno-ruchowe przełączania

7.2.1 Przełączanie systemów zabezpieczających jazdę pociągów

Dla pojazdów trakcyjnych, u których mozna przełączyć systemy tylko podczas postoju, lub które są wyposazone tylko z jednym systemem (SHP lub PZB), nie jest przewidzane przełączanie systemów.

Dopuszcza się jazdy pociągów Tranzytu Uprzywilejowanego zgodnie z rozdziałem 1.3.1.b) bez wyposazenia pokładowego PZB przez odcinek DB InfraGO AG Rosenthal Gr-1 – Rosenthal Gr-2.

7.2.2 Przełączanie radiołączności pociągowej w ramach Tranzytu Uprzywilejowanego

1. Kierunek Hagenwerder - Zittau

   Przełączanie urządzeń na polską łączność pociągową na kanał radiołączności R 5 następuje przy wskaźniku W28 ustawionym w km 0,676 linii 324. Na obszarze Rosenthal nie przełącza się sytem radiołączności pociągowej.

   Przełączanie urządzeń na niemiecka radiołączność pociągowa na kanałe E72 następuje przy granicy prowadzenia ruchu w km 8,418.

2. Fahrtrichtung Zittau - Hagenwerder

   Przełączanie urządzeń na polską łączność pociągową na kanał radiołączności R 5 następuje przy wskaźniku W28 ustawionym przy granicy prowadzenia ruchu w km 0,159 linii 348. Na obszarze Rosenthal nie przełącza się sytem radiołączności pociągowej.

   Przełączenia urządzeń na niemiecką łączność pociągową GSM-R należy dokonać przy wskaźniku GSM-R w km 20,945 (DB).

3. Po przełączeniu na sieć analogową maszynista ma obowiązek nawiązać łączność z dyżurnym ruchu stacji Krzewina Zgorzelecka lub Turoszów celem sprawdzenia łączności.

7.2 Betriebliche Vorgaben zur Transition

7.2.1 Transition der Zugsicherungssysteme

Für Triebfahrzeuge, welche ihre Systeme nur im Stillstand umschalten können, oder nur mit einem der Sicherheitssysteme (PZB oder SHP) ausgerüstet sind, ist keine Transition vorgesehen.

Eine Fahrt von Zügen des Erleichterten Durchgangsverkehrs nach Abschnitt 1.3.1.b) ohne PZB-Ausrüstung über den Abschnitt der DB InfraGO AG Rosenthal Gr-1 – Rosenthal Gr-2 ist zulässig.

7.2.2 Transition der Zugfunksysteme im Rahmen des Erleichterten Durchgangsverkehrs

1. Fahrtrichtung Hagenwerder - Zittau

   Die Umschaltung in das polnische analoge Zugfunknetz - auf den Zugfunkkanal R 5 – erfolgt an dem Signal W 28, welches am km 0,676 der Strecke 324 aufgestellt ist. Im Bereich Rosenthal erfolgt kein Umschalten des Zugfunksystems.

   Das Umschalten in den analogen Zugfunk deutscher Bauart (E72) hat an der Grenze der Betriebsführung in km 8,418 zu erfolgen.

2. Fahrtrichtung Zittau - Hagenwerder

   Die Umschaltung in das polnische analoge Zugfunknetz - auf den Zugfunkkanal R 5 – erfolgt an dem Signal W 28, welches an der Grenze der Betriebsführung bei Trziniec Zgorzelecki in km 0,159 der Strecke 348 aufgestellt ist. Im Bereich Rosenthal erfolgt kein Umschalten des Zugfunksystems.

   Die Umschaltung in das deutsche GSM-R-Netz ist am Orientierungszeichen GSM-R (D) in km 20,945 vorzunehmen.

3. Nach dem Umschalten (Einschalten) des polnischen Funkgerätes muss ein Probegespräch mit dem vorliegenden (zuständigen) Fahrdienstleiter geführt werden.

9. Postanowienia końcowe

9.1 Postanowienia ogólne

MPTU dla odcinków Tranzytu Uprzywilejowanego Hagenwerder - Krzewina Zgorzelecka – Zittau, sporządzone zostało w formie elektronicznej – dwujęzyczny - zarówno w języku polskim jak i niemieckim oraz podpisane elektroniczne, przy czym obydwa teksty są na równie wiążące.

(...) (…)

9.3 Nadanie mocy prawnej

Aktualizacja nr 1 do „Miejscowe porozumienie graniczne między DB InfraGO AG Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement, sowie Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu dla odcinkach Tranzytu Uprzywilejowanego Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka –podg. Trzciniec - Zittau wchodzi w życie dnia 14.12.2025r.

Treść Ogólnego Porozumienia Granicznego z dnia 14.12.2008. nie stosuje się na odcinku linii Tranzytu uprzywilejowanym regulowanym niniejszym MPTU.

Wałbrzych, ……...2025

za/für die
PKP PLK S.A.

Dyrektor Zakładu Linii Kolejowych we Wałbrzychu

Zastępca Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych we Wałbrzychiu ds. Eksploatacyjnych

9. Schlussbestimmungen

9.1 Allgemeine Regelungen

Die ÖVED für den Streckenabschnitt des Erleichterten Durchgangsverkehres zwischen Hagenwerder - Krzewina Zgorzelecka - Zittau wird in elektronischer Form – zweisprachig in deutscher als auch in polnischer Sprache – ausgefertigt und digital unterzeichnet, wobei beide Wortlaute gleichermaßen verbindlich sind. *

(…)

9.3 Inkraftsetzung

Die Aktualisierung Nr.1 der „Örtlichen Vereinbarung für den Erleichterten Durchgangsverkehr zwischen der DB InfraGO AG Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement sowie Anlagen- und Instandhaltungsmanagement der Region Südost und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.), Zakład Linii Kolejowych in Wałbrzych (Infrastrukturbetrieb der Eisenbahn in Wałbrzych) für die Streckenabschnitte zwischen Hagenwerder – Krzewina Zgorzelecka – Zittau“ tritt am 14.12.2025 in Kraft.

Die Regeln der allgemeinen Grenzvereinbarung vom 14.12.2008 werden auf der in der vorliegenden ÖVED aufgeführten Streckenabschnitten des Erleichterten Durchgangsverkehrs nicht angewendet.

Dresden, ……2025

za/für die
DB InfraGO AG

ppa.
Michael Wuth
Leiter Betrieb, Fahrplan, Vertrieb und Kapazitätsmanagement Südost

ppa.
Jan Haußner
Leiter Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Südost

10. Załączniki

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

Dwujęzyczne pisemne rozkazy

[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.

www.dbinfrago.com/bt-rw *

Dwujęzyczne rozkazy 21-95 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 INB w wytycznych przepisów ruchowo-technicznych pod.

10. Anhänge

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

Zweisprachige schriftliche Befehle

[Format A4, beidseitig bedruckt, (bei der DB InfraGO AG als Vordruck 302.2000V01)]

werden in den INB der DB InfraGO AG bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks veröffentlicht.

Zweisprachige Befehle 21-95 und Wortlautbeiblatt zum Befehl 95.95

[Format A4, beidseitig bedruckt, (bei der DB InfraGO AG als Vordruck 302.2000V02)]

werden in den INB der DB InfraGO AG bei den Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks veröffentlicht.

Befehl 1 – 9
Rozkazy 1 - 9

A Zugnummer | numer pociągu ..... von ..... z .....

C Standort des Zuges | Lokalizacja pociągu .....

E Anzahl der Vordrucke | ilość druków .....

D Standort des Anweisenden | Lokalizacja nadawcy .....

1 ☐ **Vorbeifahrt am EOA / Vorbeifahrt am Signal**
Zezwolenie na przejechanie EOA / Zezwolenie na przejechanie miejsce semafora

☐ 1.10 darf vorbeifahren am EOA / Signal
Ma zezwolenie na przejechanie EOA / semafora
..... 1.11.1 km / 1.11.2 Signal, Zugmeldestelle sygnał, Posterunek zapowiadawczy
und a
..... 1.12.1 km / 1.12.2 Signal, Zugmeldestelle sygnał, Posterunek zapowiadawczy
und a
..... 1.13.1 km / 1.13.2 Signal, Zugmeldestelle sygnał, Posterunek zapowiadawczy

☐ x.25 ist vom Fahren auf Sicht befreit | jest zwolniony z jazdy na widoczność

☐ x.95 Zusätzliche Anweisungen | dodatkowe instrukce ..... x.96 [Freitext | dowolny tekst]

2 ☐ **Weiterfahren nach TR / Weiterfahren nach Vorbeifahrt**
Zezwolenie na kontynuowanie jazdy po zatrzymaniu przez system w wyniku hamowania nagłego

☐ 2.10 darf in SR weiterfahren, wenn keine ETCS-Fahrterlaubnis empfangen wurde
Jeżeli nie otrzymano żadnego MA, można kontynuować w trybie SR

☐ x.25 ist vom Fahren auf Sicht befreit | jest zwolniony z jazdy na widoczność

☐ x.95 Zusätzliche Anweisungen | dodatkowe instrukce ..... x.96 [Freitext, Wortlautbeiblatt | dowolny tekst, Załącznik językowy]

3 ☐ **Verbleiben im Stillstand | Polecenie pozostania na postoju**

☐ 3.10 Verbleiben im Stillstand | Pozostać na postoju w obecnej lokalizacji

☐ 3.15 "Fahrt beenden" durchführen | Przeprowadzić procedury zakończenia jazdy

☐ 3.20 Vorhandene ETCS-Fahrterlaubnis löschen | Usunąć dostępne MA

4 ☐ **Widerruf eines Befehls | Cofnięcie rozkazu**

☐ 4.10 Befehl | rozkaz ..... 4.11 eindeutige Kennung | niepowtarzalny indentifikator wird widerrufen | zostaje cofnięta

5 ☐ **Fahren mit Geschwindigkeitsbeschränkung**
Polecenie jazdy z ograniczoną prędkością

☐ x.41 Geschwindigkeitsbeschränkung | Nie przekraczać prędkości ..... x.42.1 km/h zwischen / in między / w
..... x.43 Zugmeldestelle / Posterunek zapowiadawczy und a ..... x.44 Zugmeldestelle | Posterun zapowiadawczy
von od ..... x.47.1 km / x.47.2 Signal | sygnał bis do ..... x.48.1 km / x.48.2 Signal | sygnał

☐ x.95 Zusätzliche Anweisungen | dodatkowe instrukce ..... x.96 [Freitext, Grund Nr. | dowolny tekst, Przyczyna nr.]

6 ☐ **Fahren auf Sicht | Polecenie jazdy na widoczność**

☐ 6.40 Fahren auf Sicht | Jazda na widoczność und a ☐ x.41 Geschwindigkeitsbeschränkung | Nie przekraczać prędkości ..... x.42 km/h
zwischen / in między / w ..... x.43 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy und a ..... x.44 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy
von od ..... x.47.1 km / x.47.2 Signal | sygnał bis do ..... x.48.1 km / x.48.2 Signal | sygnał

☐ x.90 Strecke aus folgendem Grund prüfen | Zbadać stan linii z powodu ..... x.91 [Freitext] | dowolny tekst] Ergebnis melden an | przekazać ustalenia do ..... x.92 [Freitext] | dowolny tekst]

☐ x.95 Zusätzliche Anweisungen | dodatkowe instrukce ..... x.96 [Freitext | dowolny tekst]

7 ☐ **Starten in SR nach Vorbereiten einer Fahrt**
Zezwolenie na rozpoczęcie jazdy w trybie SR

☐ 7.10 darf in SR starten | zezwolenie na rozpoczęcie jazdy w trybie SR

☐ 7.20 darf vorbeifahren am EOA | zezwolenie na przejechanie EOA

..... 7.21 Signal | Sygnał Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy

☐ x.25 ist vom Fahren auf Sicht befreit | jest zwolniony z jazdy na widoczność

8 ☐ **BÜ sichern | Zabezpieczyć przejazd kolejowo-drogowy**

☐ 8.40 Information über einen oder mehrere defekte Bahnübergänge | Powiadomienie o uszkodzonym przejazdem kolejowo-drogowym

☐ x.41 Höchstgeschwindigkeit | nie przekraczać prędkości ..... x.42 km/h

☐ 8.50 muss halten vor BÜ und darf weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist | musi zatrzymać się przed przejazdem kolejowo-drogowym dalsza jazda po zabezpieczeniu przejazdu

zwischen / in między / w ..... x.43 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy und a ..... x.44 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy
in w ..... 8.51.1 km und a ..... 8.52.1 km und a ..... 8.53.1 km und a ..... 8.54.1 km und a ..... 8.55.1 km und a ..... 8.55.1 km

9 ☐ **Fahren mit eingeschränkter Fahrstromversorgung**
Jazdy z ograniczonym zasilaniem energią

☐ 9.40 Eingeschränkte Fahrstromversorgung | Ograniczone zasilanie energią

zwischen / in między / w ..... x.43 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy und a ..... x.44 Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy
von od ..... x.47.1 km / x.47.2 Signal | sygnał bis do ..... x.48.1 km / x.48.2 Signal | sygnał

Einschränkung der Fahrstromversorgung signalisiert | Ograniczenia zasilania energia osygnalizowane ☐ 9.67 Ja | tak [oder] | [lub] ☐ 9.68 Nein | nie

☐ 9.70 Fahren mit gesenktem Stromabnehmer | Jechać z opuszczonymi pantografami

☐ 9.75 Fahren mit ausgeschaltetem Hauptschalter | Jechać w wyłączonym wyłącznikiem szypkiem

V Name Triebfahrzeugführer | Indentifikator maszynisty .....

B Datum | Data .....

Y Uhrzeit | Godzina .....

W Name Anweisender | Indentifikator nadawcy .....

Z Eindeutige Kennung | Niepowtarzalny indentifikator .....

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

302.2000V01

gültig ab 14.12.2025
ważne od 14.12.2025

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

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

Grund Nr. Przyczyna nr.	Anlass für Befehl 5 oder 6 Przyczna w rozkazie 5 lub 6	Geschwindigkeit prędkości
35	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert Zwrotnica zabezpieczona zamkiem HV 73 bez blokady	5 km/h
36		
37	Warnen von Reisenden auf Bahnsteigen nicht möglich Ostrzeżenie podróżnych na peronie jest niemożliwe	)*
38	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert Brak informacji o zmianie peronu	auf Sicht na widoczność
39	Engstelle für LÜ-Sendungen Miejsce zwężone dla przesyłek z przekroczoną skrajnią	10 km/h
40	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen bei Schwerwagen Ograniczona nośność budowli inżynierskich dla przesyłek nadzwyczajnych	)*
41	Spitzensignal unvollständig Sygnały czoła pociągu są niekompletny	40 km/h
42	Windwarnung Ostrzeżenie przed silnymi wiatrami	80 km/h
43	Schwungfahrabschnitt Jazda pociągu odbywa się z opuszczonym pantografem lub bez pobierania prądu trakcyjnego z sieci trakcyjnej.	140 km/h
	Besonderheiten auf Grenzbetriebsstrecken **Przypadki szczególne na odcinku eksploatowania w ruchu granicznym**	
80	angeordnete Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nakaz zmniejszenia dopuszczalnej maksymalnej prędkości	)*
81	fehlende Bremshundertstel Brak wymaganego procentu masy hamującej	)*
82	Bauart der Fahrzeuge Typ pojazdów	)*
83	fährt ab dem Hauptsignal im anschließenden Weichenbereich mit herabgesetzter Geschwindigkeit, wenn das Hauptsignal Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung anzeigt Zmniejszona prędkość w okręgu zwrotnicowym za semaforem, jeżeli semafor zezwala na jazdę z ograniczoną prędkością.	)*
84	Einfahrt in ein Stumpfgleis im Bereich der PKP PLK S.A. Wjazd na tor zakończony kozłem oporowym na obszarze PKP PLK S.A.	20 km/h)*
	)* = unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben	
	)* = Różne wskazania dotyczące prędkości	

	Übersetzungshilfe:	**Tłumaczenie:**	
	Signal, Hauptsignal	Sygnał, Semafor	
	Weiche	rojazd	
	Gleis	tor	
	Regelgleis	po torze prawym	
	Gegengleis	po torze lewy	

Fachautor: I.IBB 34; Marvin Christ; Tel.: +49 1523 7561562
MPTU Hagenwerder – Zittau Aktualizacja Nr. 1

Obowiązuje od / Gültig ab: 14.12.2025
ÖVED Hagenwerder – Zittau Aktualisierung Nr. 1

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

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

Wortlautbeiblatt zum Auftrag 95.95
Załącznik językowy do polecenia 95.95

A Zugnummer | numer pociągu ..... C Standort des Zuges | Lokalizacja pociągu .....
von ..... z. .....
E Anzahl der Vordrucke | ilość druków ..... D Standort des Anweisenden | Lokalizacja nadawcy .....

☐ **W1** Sie fahren / Jechać ☐ W1.10 wegen liegengebliebenen Zug Nr. / z powodu unieruchomionego w drodze pociągu nr ..... Zugnummer | numer pociągu bis / do ..... km

und / oraz ☐ W1.11 weiter / dalej ☐ W1.12 kehren zurück / a powrót następuje nach / do ..... Bahnhof | stacji

..... Bahnhof | stacji ab / odjazd o ..... Uhr / godz

..... Bahnhof | stacji an / przyjazd o ..... Uhr / godz

Höchstgeschwindigkeit / Maksymalna prędkość .... km/h Bremsstellung / położenie hamulca ... Mindestbremshundertstel / minimalny procent masy hamującej ... %

Buchfahrplan Nr. / Rozkład Jazdy Nr .... Seite / strona ... Nummer der Spalte oder Linie / Kolumna ...

☐ **W2** Sie müssen zwischen / Między pzap ..... Zugmeldestelle / Posterunek zapowiadawczy und / a ..... Zugmeldestelle / Posterunek zapowiadawczy
an Engstellen auf Weisung der Fachkraft fahren.
przez miejsca zwężone jechać według poleceń specjalisty/konwojenta.
Zum Erteilen der Weisungen fährt die Fachkraft auf dem Führerstand des Triebfahrzeugs mit.
Znajdującego się w kabinie maszynisty pojazdu trakcyjnego, celem wydawania poleceń.

☐ **W3** Sie dürfen zurücksetzen bis / Zgoda na cofanie ☐ W3.10 ..... km ☐ W3.11 ..... Signal | sygnał, ... Betriebsstelle | posterunku ruchu

☐ **W4** ☐ W4.10 Das Einfahrsignal / Semafor wjazdowy ☐ W4.11 Das Ausfahrsignal / wyjazdowy ☐ W4.12 Das Zwischensignal / drogowskazowy
☐ W4.13 Das Blocksignal / odstępowy .....
☐ W4.21 Das Lichtvorsignal / Tarcza ostrzegawcza świetlna
☐ W4.22 des Einfahrsignals / semafora wjazdowego ☐ W4.23 des Ausfahrsignals / semafora wyjazdowego ☐ W4.24 des Blocksignals / semafora odstępowego
☐ W4.31 des Bahnhofs / stacji ☐ W4.32 der Abzw. / podg. ☐ W4.33 der Üst. / podg.
..... ist erloschen. / jest wygaszony.

☐ **W5** Das Vorsignal / Tarcza ostrzegawcza ..... des Halt zeigenden / nie informuje o sygnale „Stój" na
☐ W5.10 Einfahrsignals / semaforze wjazdowym ☐ W5.11 Ausfahrsignals / semaforze wyjazdowym ☐ W5.13 Blocksignals / semaforze odstępowym
..... ☐ W5.31 des Bahnhofs / stacji ☐ W5.32 der Abzw. / podg.
☐ W5.33 der Üst. / podg. kommt nicht in Stellung „Halt erwarten".

☐ **W6** ☐ W6.10 Das Einfahrsignal / Semafor wjazdowy ☐ W6.11 Das Ausfahrsignal / wyjazdowy ☐ W6.12 Das Zwischensignal / drogowskazowy
☐ W6.13 Das Blocksignal / odstępowy .....
☐ W6.31 des Bahnhofs / stacji ☐ W6.32 der Abzw. / podg. ☐ W6.33 der Üst / podg.
..... zeigt ein zweifelhaftes Signalbild. / pokazuje sygnał wątpliwy na semaforze.

☐ **W7** Beim Anfahren nachschieben bis / Popychanie przy ruszaniu z miejsca ☐ W7.10 ..... km ☐ W7.11 ..... Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy

☐ **W8** Übersicht La, Strecke Nr. ..... / Wykaz La, nr linii Eintrag lfd. Nr. / nr bieżący .....
☐ W8.10 ist gültig. / ważny. ☐ W8.11 ist ungültig. / nie ważny.

☐ **W9** Unwirksamkeitstaste (UT) für Bahnübergang bedienen in / Obsłużyć urządzenie unieważniające (UT) dla włączania zabezpieczenia przejazdu w ..... km

☐ **W10** Bauarbeiten in / Roboty w ..... km Signal W7 „Arbeitsstellensignal" aufgestellt. / Ustawiony „Wskaźnik robót torowych" W7.

☐ **W11** ☐ W11.10 Weiterfahren nach Vorbeifahrt in / Zezwolenie na kontynuowanie jazdy po przejechaniu w ..... km
☐ W11.20 Weiterfahren nach Vorbeifahrt an / Zezwolenie na kontynuowanie jazdy po przejechaniu ..... Signal | Sygnał ..... Zugmeldestelle | Posterunek zapowiadawczy

V Name Triebfahrzeugführer | Indentifikator maszynisty ..... B Datum | Data ..... Y Uhrzeit | Godzina .....

W Name Anweisender | Indentifikator nadawcy ..... Z Eindeutige Kennung | Niepowtarzalny indentifikator .....

Fachautor: I.IBB 34; Marvin Christ; Tel.: +49 1523 7561562
MPTU Hagenwerder – Zittau Aktualizacja Nr. 1
Obowiązuje od / Gültig ab: 14.12.2025
ÖVED Hagenwerder – Zittau Aktualisierung Nr. 1