

Signalordnung, Bahnbetrieb international	Grenzüberschreitende Bahnstrecken
Örtliche Grenzvereinbarung Horka Gbf - Węgliniec; Auszug für EVU	302.2207Z01 Seite 1

1 Geschäftsführung

Die Geschäftsführung für die Örtliche Grenzvereinbarung haben:

DB Netz AG
Regionalbereich Südost
Produktionsdurchführung Dresden
Schweizer Straße 3 b
01069 Dresden

und

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

2 Örtliche Grenzvereinbarung; Auszug für EVU

siehe folgende Seiten

Ril 302.2200

**Regeln
für Betriebsführung über die Staatsgrenze (RfBS)**

Auszug für EVU

Teil A: Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV)

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

Gültig ab 14.12.2008

Geschäftsführende Stelle	für die DB Netz AG	für die PKP PLK S.A.
	DB Netz AG Regionalbereich Ost Regionale Betriebsplanung Granitzstraße 55-56 13189 Berlin	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala Spółki Biuro Eksploatacji Wydział Ruchu Kolejowego ul. Targowa 74 03-734 Warszawa
Telefon extern	+49 – 30 – 29 74 16 55	+48 – 22 – 47 32 0 16
Fax extern	+49 – 30 – 29 74 09 27	+48 – 22 – 47 32 4 76
E-Mail	heribert.uller@deutschebahn.com	waldemar.bujnowski@plk-sa.pl wojciech.supel@plk-sa.pl
	DB Netz AG Regionalbereich Südost Produktionsdurchführung Dresden Schweizer Straße 3b 01069 Dresden	
Telefon extern	+49 – 351 – 461 - 8366	
Fax extern	+49 – 351 – 461 - 8280	
E-Mail	klaus.mai@deutschebahn.com	

Persönlich zuzuteilen:

Triebfahrzeugführern, Zugführern, Notfallmanagern, Fahrdienstleitern,

Zugänglich zu machen:

Mitarbeitern, die Aufgaben im Bahnbetrieb wahrnehmen,

Mitarbeitern, die Örtliche Richtlinien, Fahrpläne oder Betra aufstellen,

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

Copyright © 2008 by DB Netz AG, Alle Rechte der Verbreitung und Wiedergabe vorbehalten.

Nachweis der Aktualisierungen *

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Aktualisierung* eingearbeitet	
			am	durch
	Druckfehlerberichtigung	14.12.2008		
1	Anpassung an das aktuelle Regelwerk	09.12.2012		
2	Anpassung an das aktuelle Regelwerk	08.12.2013		
3	Änderungen aufgrund der Neuerstellung des Befehls G und des Wortlautbeiblattes, Streichung von EVU-Bestimmungen, Anpassung an das aktuelle Regelwerk	13.12.2015		
4	Anpassung der Definitionen, Fahrplanbestimmungen,	11.12.2016		
5				
6				

*) Kennzeichen für berichtigte bzw. neugefasste Textstellen

bleibt frei

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeine Bestimmungen

- * 1.1 Betriebsführung auf Grenzbetriebsstrecken bzw. auf den Strecken der erleichterten
- * Durchgangsverkehre
- 1.2 Begriffsbestimmungen
- 1.3 Geltungsbereich
- 1.4 Zusätzliche Vereinbarungen
- 1.5 Inkraftsetzung/Außerkräftsetzung

2. Züge fahren

- 2.1 Zugangsbedingungen zum Netz
- 2.2 Netzfahrplan
- 2.3 Gelegenheitsfahrplan
- 2.4 Baufahrplan
- 2.5 Bestimmungen für außergewöhnliche Sendungen

3. Betriebsvorschriften

- 3.1 Bestimmungen zum Zugmeldeverfahren und anderer Meldungen im Bahnbetrieb zwischen den benachbarten Zugmeldestellen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A.
- 3.2 Vordrucke und ergänzende Bestimmungen
- 3.2.1 Befehl G, Beiblatt A zum Befehl G12 und Wortlautbeiblatt zum Befehl G14
- * 3.2.2 Abkürzungsverzeichnis
- 3.2.3 Verständigungsbehelf „Gefahrgut“
- 3.3 Koordinierung von Baumaßnahmen

1 Allgemeine Bestimmungen

Grundsätzlich gelten für den grenzüberschreitenden Eisenbahnbetrieb die Rechtsvorschriften des Staates und die Richtlinien (Instrukcje) und Anweisungen über die Betriebsführung sowie die Sicherheitsbestimmungen für den Eisenbahnbetrieb des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU), dessen Infrastruktur genutzt wird.

Darauf aufbauend können die „Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze“, Teil A und B sowie die „Nutzungsbedingungen für die Grenzbetriebsstrecke bzw. für die Streckenabschnitte der erleichterten Durchgangsverkehre für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)“ Abweichungen und Ergänzungen zulassen.

(...)

Außerdem vereinbaren die EIU in den „Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze“, Teil A und B die Abläufe zur Vorbereitung und Durchführung des Eisenbahnbetriebes auf den Grenzbetriebsstrecken und den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre.

(...)

Für die EVU und andere am Eisenbahnbetrieb auf der Grenzbetriebsstrecke bzw. auf den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre Beteiligte werden „Nutzungsbedingungen für die Grenzbetriebsstrecken bzw. für die Streckenabschnitte der erleichterten Durchgangsverkehre“ gefertigt, die Auszüge aus der RfBS, Teile A und B.

Farblich „grau“ gekennzeichnete Textstellen werden Bestandteil der „Nutzungsbedingungen (NB) für die Grenzbetriebsstrecken bzw. den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre“ für EVU.

(...)

Auf nicht enthaltene Texte wird nicht hingewiesen. In der Regel sind dann Lücken in den Textnummerierungen.

Sofern in diesen Regeln sprachlich vereinfachende Bezeichnungen wie „Mitarbeiter“, „Fahrdienstleiter“, „Triebfahrzeugführer“, „Zugbegleiter“ usw. verwendet werden, beziehen sich diese auf Frauen und Männer in gleicher Weise.

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

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

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

Kriterium ist dabei eine grenzüberschreitende Zugfahrt zwischen zwei Systemwechselbahnhöfen bzw. auf den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre.

1.2 Begriffsbestimmungen

Systemwechselbahnhof

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

Grenzbetriebsstrecke

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

Grenze der Betriebsführung

ist die eine festgelegte Grenze, bis zu der das betriebliche Regelwerk des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturbetreibers gilt. Die Überleitung aus dem betrieblichen Regelwerk des einen EIU zu dem des anderen EIU vereinbaren die EIU in allgemeinen und örtlichen Vereinbarungen.

Erleichterter Durchgangsverkehr

Ist der Eisenbahnverkehr auf einer die deutsch-polnische Staatsgrenze überschreitenden Eisenbahnstrecke zwischen Bahnhöfen, die auf der Infrastruktur des einen EIU liegen. Dabei findet ein Durchgangsverkehr auf einem bestimmten Abschnitt dieser Strecke über die Infrastruktur des anderen EIU statt. Der Eisenbahnverkehr wird dabei nach erleichterten Bedingungen im Vergleich zu den allgemeinen Zulassungsregeln zum Eisenbahnverkehr des EIU über dessen Infrastruktur der Durchgangsverkehr erfolgt, durchgeführt, ohne dass ein Wechsel des Eisenbahnsystems in rechtlicher, technischer und betrieblicher Hinsicht erforderlich ist.

Infrastrukturanlagen

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

Außergewöhnliches Ereignis	ist ein unerwünschtes und nicht beabsichtigtes Ereignis bzw. eine besondere Folge von Ereignissen, die die Durchführung des Bahnbetriebes negativ beeinflussen.	* * * *
Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)	sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die eine Eisenbahninfrastruktur betreiben.	
Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)	sind öffentliche Einrichtungen oder privatrechtlich organisierte Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen.	
Zugangsberechtigte (ZB)	sind Eisenbahnverkehrsunternehmen und in Deutschland Sonstige, die Trassen erwerben dürfen.	

1.3 Geltungsbereich

Die „**Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze (RfBS/PRG), Teil A Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV/OPG)**“ bzw. die „Nutzungsbedingungen für die Grenzbetriebsstrecken und Streckenabschnitte der erleichterten Durchgangsverkehre“ gelten für die Grenzbetriebsstrecken sowie für Streckenabschnitte der erleichterten Durchgangsverkehre zwischen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. und sind für alle Mitarbeiter der Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. für alle Mitarbeiter von Eisenbahnverkehrsunternehmen, die am Eisenbahngrenzverkehr zwischen der DB Netz AG und dem PKP PLK S.A. beteiligt sind, verbindlich.

(...)

1.4 Zusätzliche Vereinbarungen

Bleibt offen

1.5 Inkraftsetzung

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

Frankfurt am Main / Warszawa, den 12.11.2008

Für die DB Netz AG

Für die PKP PLK S.A.

gez. Dr. Brandau

gez. Jerzy Michniowski

gez. Dr. Recknagel

gez. Waldemar Bujnowski

Inkraftsetzung der Bekanntgabe Nr. 1

Die Bekanntgabe Nr. 1 der „Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze (RfBA), Teil A Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV) zwischen der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.) und der DB Netz AG“ tritt am 09.12.2012 in Kraft.

Warszawa/Frankfurt am Main, den 27.07.2012.

Für die PKP PLK S.A.

Für die DB Netz AG

gez. Jerzy Michniowski

gez.Dr. Bormet

gez.Waldemar Bujnowski

gez.Dr. Recknagel

Inkraftsetzung der Bekanntgabe Nr. 2

Die Bekanntgabe Nr. 2 der „Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze (RfBA), Teil A Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV) zwischen der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.) und der DB Netz AG“ tritt am 08.12.2013 in Kraft.

Warszawa/Frankfurt am Main, den 03.07.2013.

Für die PKP PLK S.A.

Für die DB Netz AG

gez. Jerzy Michniowski

gez.Dr. Bormet

gez.Waldemar Bujnowski

gez.Stumm

Inkraftsetzung der Bekanntgabe Nr. 3

Die Bekanntgabe Nr. 3 der „Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze (RfBA), Teil A Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV) zwischen der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.) und der DB Netz AG“ tritt am 13.12.2015 in Kraft.

Warszawa/Frankfurt am Main, den 01.10.2015

Für die PKP PLK S.A.

Für die DB Netz AG

gez. Jerzy Michniowski

gez.Dr. Bormet

gez.Waldemar Bujnowski

gez. Stumm

Inkraftsetzung der Bekanntgabe Nr. 4

Die Bekanntgabe Nr. 4 der „Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze (RfBA), Teil A Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV) zwischen der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.) und der DB Netz AG“ tritt am 11.12.2016 in Kraft.

Warszawa/Frankfurt am Main, den 01.10.2016

Für die PKP PLK S.A.

Für die DB Netz AG

gez. Jerzy Michniowski

gez.Dr. Bormet

gez.Waldemar Bujnowski

gez. Stumm

2 Züge fahren

(...)

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

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

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

Trassenanmeldung PKP PLK S.A.:

für Netzfahrplan:

- Reiseverkehr

PKP PLK S.A. Centrum Rozkładów Jazdy w Warszawie
Tel: +48 22 47 32 876 Fax: +48 22 47 32 017
E-Mail: miedzynarodowe.pas@plk-sa.pl

- Güterverkehr

PKP PLK S.A., Centrum Rozkładów Jazdy w Warszawie
Tel: +48 22 47 32 418 Fax: +48 22 47 32 017
E-Mail: wnioski.tow@plk-sa.pl;

- **für Gelegenheitsverkehr**

PKP PLK S.A. Ekspozytura Rozkładów Jazdy **w Poznaniu**
Al. Niepodległości 8
61-875 Poznań
Fax: +48 61 633 -12 - 42
Email: ijrj7.indywidualny@plk-sa.pl

- **für die folgenden Grenzbetriebsstrecken:**

- Frankfurt (Oder) Pbf - Rzepin (Personenverkehr)
- Oderbrücke- Rzepin (Güterverkehr)
- Guben - Gubin
- Forst (Lausitz) - Tuplice

PKP PLK S.A. Ekspozytura Rozkładów Jazdy **w Szczecinie**
ul. Korzeniowskiego 1,
70-211 Szczecin
Fax: +48 91 – 471 - 1825
Email: ijrj8.indywidualny@plk-sa.pl

für folgende Grenzbetriebsstrecken:

- Szczecin Gumieńce (Güterverkehr) - Tantow
- Szczecin Główny (Personenverkehr) - Tantow
- Szczecin Gumieńce (Güterverkehr) - Löcknitz
- Szczecin Główny (Personenverkehr) - Löcknitz
- Kostrzyn - Küstrin/Kietz

PKP PLK S.A. Ekspozytura Rozkładów Jazdy w **Wrocławiu**
ul. Joannitów 13
54-130 Wrocław

Fax: +48 71 7178 – 1321
Email: ijrj6.indywidualny@plk-sa.pl

Grenzbetriebsstrecken:

- Węgliniec - Horka Gbf
- Zgorzelec - Görlitz

Für die Strecken der erleichterten Durchgangsverkehre

Ręczyn – Krzewina Zgorzelecka – Trzciniec Zgorzelecki

Trassenanmeldung DB Netz AG,

DB Netz AG
Regionalbereich **Ost**, Fahrplan
Granitzstraße 55-56
13189 Berlin
E-mail: ta-ost@deutschebahn.com

für folgende Grenzbetriebsstrecken:

- Tantow - Szczecin Gumieńce (Güterverkehr)
- Tantow - Szczecin Główny (Personenverkehr)
- Löcknitz - Szczecin Gumieńce (Güterverkehr)
- Löcknitz - Szczecin Główny (Personenverkehr)
- Küstrin/Kietz - Kostrzyn
- Frankfurt (Oder) Pbf - Rzepin (Personenverkehr)
- Oderbrücke - Rzepin (Güterverkehr)
- Guben - Gubin
- Forst (Lausitz) - Tuplice

DB Netz AG
Regionalbereich **Südost**, Fahrplan
Brandenburger Straße 1
04103 Leipzig
Email: ta-suedost@deutschebahn.com

- für folgende Grenzbetriebsstrecken:

- Horka Gbf - Węgliniec
- Görlitz - Zgorzelec

- für Strecken der erleichterten Durchgangsverkehre
Hagenwerder - Krzewina Zgorzelecka - **Zittau**

2.1 Zugangsbedingungen zum Netz

Allgemeine Bestimmungen

Jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen, welches grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsleistungen erbringen möchte, muss gemäß Richtlinie 2004/49/EG im Besitz der hierfür erforderlichen Genehmigungen und Bewilligungen sein.

Erfassung der Leistungen

Die Nutzung von Serviceeinrichtungen der DB Netz AG, wie zum Beispiel Abstellgleise, Wasserversorgung, Elektranten usw., ist kostenpflichtig. Grundlage für die Entgeltabrechnung der DB Netz AG ist die „Entgeltliste für Serviceeinrichtungen“ gemäß „Nutzungsbedingungen für die Serviceeinrichtungen (NBS)“.

Die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der PKP PLK S.A. außerhalb der grundsätzlichen Leistungen ist gemäß der in der „Preisliste der Zusatzleistungen“ aufgeführten Gebühren kostenpflichtig.

Triebfahrzeuge

Triebfahrzeuge müssen eine Zulassung (Sicherheitszeugnis) der Eisenbahnaufsichtsbehörden in Deutschland (EBA - Eisenbahn-Bundesamt) und in Polen (UTK - Urząd Transportu Kolejowego) besitzen.

Sollen Triebfahrzeuge grenzüberschreitend (arbeitend oder nicht arbeitend) eingesetzt werden, die nicht den genannten Streckenparametern der gesamten Grenzbetriebsstrecke entsprechen, jedoch vom jeweiligen Netzbetreiber eine Einsatzgenehmigung als Ausnahmeregelung erhalten haben, dann wird dies mit der Beantragung einer Trasse bestätigt. Bei Trassenanmeldungen in Deutschland ist im **Bemerkungsfeld Kunde an Netz** folgendes zu vermerken:

Zum Beispiel:

Tfz BR xxx auf C3 – zwischen *Forst (Lausitz) und Tuplice* abweichend von den ÖGV/MPG bzw. ÖVED/MPTU zulässig. Der Wagenzug entspricht der Streckenklasse gemäß ÖGV/MPG bzw. ÖVED/MPTU.

Liegt keine Einsatzgenehmigung des einzusetzenden Triebfahrzeuges mit abweichenden Parametern zu den für den Einsatz vorgesehenen Streckenparametern vor, dann ist der Einsatz/die Beförderung als außergewöhnlicher Transport zu beantragen.

Übrige Fahrzeuge

Die im Eisenbahngrenzverkehr eingesetzten Fahrzeuge müssen für den bahninternationalen Verkehr zugelassen sein.

Zugbildung, Bremsen und Sichern von Fahrzeugen,

Im Bereich der DB Netz AG sind die Bestimmungen für die Zugbildung, für das Bremsen von Zug- und Rangierfahrten sowie für das Sichern von Zügen, Zugteilen bzw. Fahrzeugen nicht mehr Bestandteil des betrieblichen Regelwerks. Sie werden in diesem Bereich von den EVU selbst erlassen. Das EVU, das auf deutschem Gebiet eine Trasse erworben hat, regelt die oben genannten Bestimmungen, auch wenn ein anderes EVU in dessen Auftrag die Zuförderung übernimmt.

Züge mit gefährlichen Gütern

Gemäß RID und TSI muss das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) Gefahrgut dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) anzeigen, wenn diese Informationen benötigt werden. Die Regelwerke der PKP PLK S.A. sehen vor, dass für Züge, die Gefahrgut befördern,

dies Teil der Zugmeldungen durch die Fahrdienstleiter ist. In den Regelwerken für das deutsche Streckennetz gelten andere Regelungen, so dass eine Vormeldung durch den deutschen Fahrdienstleiter an den Grenzen zu Polen nicht erfolgen kann.

- * Um dem Regelwerk der PKP PLK S.A. gerecht zu werden, übermitteln die EVU mit dem **Vordruck Abschnitt 3.2.3 „Verständigungsbeihilfe Gefahrgut“ (Vordruck 302.2000V04)** die Züge, die Gefahrgut in Richtung Polen befördern, an die für den jeweiligen Grenzübergang zuständige Dispositionsstelle der PKP PLK S.A..

Sprache

- * Die Verständigung zwischen den Mitarbeitern der EVU sowie sonstigen Unternehmen und dem Fahrdienstleiter (Betriebsführung durch die DB Netz AG) erfolgt in der Regel in deutscher Sprache.
- * Die Verständigung zwischen den Mitarbeitern der EVU sowie den sonstigen Unternehmen und dem Fahrdienstleiter (Betriebsführung durch die PKP PLK S.A.) erfolgt in der Regel in polnischer Sprache.
- * Die Mitarbeiter der EVU sowie sonstiger Unternehmen, die an der Durchführung des Bahnbetriebes teilnehmen, müssen die Sprache des anderen EIU soweit beherrschen, dass sie die Hinweise und Anweisungen, die mit der Realisierung dieser Vereinbarung verbunden sind, verstehen können. Zweisprachige betriebliche Unterlagen können weiterhin verwendet werden.

Arbeits- und Gesundheitsschutz

Es gelten die Arbeitsschutz- und Unfallverhütungsbestimmungen des jeweiligen Staates beziehungsweise Regelungen, die in bilateralen Vereinbarungen festgelegt wurden.

Ein die Trasse erwerbende EVU sorgt für die Einhaltung des Arbeitsschutzes und für die Unfallverhütung.

Sonstige Bestimmungen

In den Führerräumen der Triebfahrzeuge oder Steuerwagen müssen neben den unternehmensspezifischen Unterlagen, Fahrplanunterlagen, der La – Ausgabe Bereich Ost bzw. Südost und Dodatek 2 zum Fahrplan (WOS) der entsprechenden Zakład Linii Kolejowych vorhanden sein.

2.2 Netzfahrplan

(...)

Die Trassenanmeldungen sind bis spätestens zum zweiten Montag im April des Jahres, in welchem die Gültigkeit des jeweils aufzustellenden Netzfahrplans beginnt, einzureichen. Änderungen und Ergänzungen zum Netzfahrplan werden gesondert vereinbart.

2.3 Gelegenheitsverkehr

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

(...)

2.4 Baufahrplan

Bleibt offen.

2.5 Bestimmungen für außergewöhnliche Sendungen

1. Der Transport erfolgt auf der Grundlage des UIC-Merkblattes 502-1 (V) und 502-2 (V) für den Kombinierten Ladungsverkehr sowie die davon abgeleiteten nationalen Gesetze und Richtlinien.

2. Ein in Deutschland zugelassenes ZB/EVU kann eine Beförderungsanmeldung für eine außergewöhnliche Sendung in Richtung Polen beim zuständigen Bereich Fahrplan (Kundenmanagement) der DB Netz AG bis spätestens 6 Wochen vor dem Termin des Transportes stellen.

Ein in Polen zugelassenes EVU kann eine Beförderungsanmeldung für eine außergewöhnliche Sendung in Richtung Deutschland beim der PKP PLK S.A., Centrum Zarządania Ruchem Kolejowym, bis spätestens 6 Wochen vor dem Termin des Transportes stellen.

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

Hat der Antragsteller das Beförderungsangebot akzeptiert, wendet er sich an das EIU mit dem Antrag auf Trassenzuweisung. Die Beförderungsbedingungen sind dem Antrag auf Trassenzuweisung beizufügen.

3. Unter den Beförderungsnummern (PNZ/Bza) 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.

Die Verständigung über das Mitführen einer außergewöhnlichen Sendung erfolgt unter Angabe der Beförderungsnummer der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. für jeden Zug besonders.

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

(...)

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

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

Das Protokoll der Übernahme ist unmittelbar danach durch das übernehmende EVU an die zuständige Außenstelle der Betriebsleitung der PKP PLK S.A. mit dem Ziel der Erteilung der Beförderungsanweisung mit der „Adresse vier“ zu senden.

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

(...)

3 Betriebsvorschriften

Lfd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf die Vorschrift Ir- 1 (R 1) der PKP PLK S.A.
1.	zu 408.2202 Abschn.1	Aufträge und Meldungen: Züge sind in Aufträgen und Meldungen mit dem Wort „Zug“ und der Zugnummer zu bezeichnen. Das Wort „Zug“ ist bei Sperrfahrten durch „Sperrfahrt“, bei Kleinwagen durch „Sperrfahrt Kl“ zu ersetzen.	Zu § 34 Abs. 2
2.	- *	Zusätzliche Informationen über Züge, die gefährliche Güter befördern: Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) melden den Disponenten der Außenstellen der Betriebsleitungen der PKP PLK S.A. vor Grenzübertritt in Richtung Polen mittels E-Mail bzw. Fax (siehe Vordruck 3.2.3) Züge vor, die gefährliche Güter entsprechend den Richtlinien des RID befördern. Die Außenstellen der Betriebsleitung der PKP PLK S.A. übermitteln dem eigenen Fahrdienstleiter diese Information über das Verkehren eines Zuges mit Gefahrgut.	Zu § 14 Abs. 6
3.	Zu 408.2301 Abschn. 1 *	Streckenkenntnis des Triebfahrzeugführers: Ist der Triebfahrzeugführer nicht streckenkundig, ist ihm durch das EVU ein streckenkundiger Mitarbeiter beizugeben.	Zu § 16 Abs.1 und 2
4.	zu 408.2331 Abschn. 3 Abs. 3	Fahrzeug an der Spitze steht über das Signal hinaus Der Triebfahrzeugführer muss dem Fahrdienstleiter mitteilen, dass die Spitze des Zuges über das Signal hinaus steht. Wenn das Signal auf Fahrt gestellt ist verständigt der Fahrdienstleiter der Triebfahrzeugführer. Der Triebfahrzeugführer muss die Stellung des Signals feststellen. Ist im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. die Fahrtstellung nicht feststellbar oder kann in den Bereichen der Betriebsführung der PKP PLK S.A. und der DB Netz AG das Signal nicht auf Fahrt gestellt werden, muss der Fahrdienstleiter die Zustimmung durch Befehl G, Nr. 2 und im Bereich der Betriebsführung der DB Netz AG zusätz-	Zu § 60 Abs. 3

Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze
Teil A: Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV)

Seite 24

Lfd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf die Vorschrift Ir- 1 (R 1) der PKP PLK S.A.
	* * * * * * * * * * * * * *	<p>beginnen.</p> <p>Muss ausnahmsweise ein anderer Wortlaut verwendet werden, ist der zweisprachige Eintrag „siehe Wortlautbeiblatt zum Befehl G 14 (eigenes Blatt)/patrz Załącznik językowy do rozkazu G 14 (osobna kartka)“ zu streichen und der andere Wortlaut in den Vordruck des Befehl 14 zweisprachig einzutragen.</p> <p>Die zweisprachigen Befehle G14.1-G14.35 (Vordruck Befehle G14.1-14.35) werden bei Gebrauch auf der Grenzbetriebsstrecke bzw. bei den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehr als eigenständige Befehle behandelt. Da sie auf einem eigenen Vordruck dargestellt werden, können sie an Triebfahrzeugführer übergeben werden. Der Übermittlungscode der DB Netz AG wird, wie im nächsten Absatz beschrieben, angewendet. Einige Befehltexte wurden dem Gebrauch auf den Grenzbetriebsstrecken bzw. auf den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehr angepasst.</p>	
6.	zu 408.2411 Abschn. 1, 2 und 5	<p>Übermittlungscode</p> <p>Der Fahrdienstleiter der DB Netz AG kennzeichnet von Ihm erteilte Befehle mit einem Übermittlungscode. Der Übermittlungscode setzt sich aus der Abkürzung der Örtlichkeit, der Ziffer „9“ (nur für zweisprachige Befehle) und nach einem Bindestrich die fortlaufenden Ziffern von 001 bis 999 zusammen.</p> <p>Fordert der Fahrdienstleiter einer Betriebsstelle der PKP PLK S.A. vom Fahrdienstleiter der DB Netz AG die Erteilung eines Auftrags mit einem Befehl G, wird er mit dem Übermittlungscode des Fahrdienstleiters der DB Netz AG versehen.</p> <p>Fordert der Fahrdienstleiter einer Betriebsstelle der DB Netz AG vom Fahrdienstleiter der PKP PLK S.A. die Erteilung eines Auftrags mit einem Befehl G, kann auf die Weitergabe des Übermittlungscode verzichtet werden.</p>	-
7.	zu 408.2411 Abschn. 2	<p>Übermitteln schriftlicher Befehle:</p> <p>Der Fahrdienstleiter darf dem Zugpersonal schriftliche Befehle in der Regel nicht fernmündlich</p>	Zu § 57 Abs. 22

Lfd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf die Vorschrift Ir- 1 (R 1) der PKP PLK S.A.
		übermitteln (z.B. Funk, Fernsprecher). Die ausgefertigten schriftlichen Befehle sind dem Zugpersonal zu überbringen..	
8.	-	Unterrichtung der Züge bei Signal W 7: Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung der PKP PLK S.A. das Signal W 7 - „Das Achtungssignal geben“ – aufgestellt ist, müssen die Züge über die Bauarbeiten durch Befehl G Nr. 14 und Wortlautbeiblatt Nr. W 20 unterrichtet werden.	Zu § 57 Abs. 3 und zu le-1 (E1) § 16
9.	Zu 408.2441	Besondere Regeln für das Nachschieben: Das Schiebetriebfahrzeug ist stets mit dem Zug zu kuppeln und immer an die Druckluftbremse anzuschließen.	Zu § 65 Abs. 6
10.	zu 408.2445	Geschobene Züge: Geschobene Züge sind auf den Grenzbetriebsstrecken bzw. den Streckenabschnitten der erleichterten Durchgangsverkehre außer Arbeitszüge, die als Sperrfahrten verkehren, nicht zugelassen.	Zu § 66 Abs. 1
11.	-	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 im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. eine durch schriftlichen Befehl gegebene Zustimmung zur Ab- oder Durchfahrt widerrufen worden, so ist der ausgehändigte Befehl vom Befehlsausfertiger durch Streichen ungültig zu machen und mit Datum, Uhrzeit und Unterschrift zu versehen. In dem beim Ausfertigen verbleibenden Exemplar ist ein entsprechender Vermerk anzubringen.	Zu § 46
12.	Zu 408.2463 Abschn. 1	Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis: Im Bereich der Betriebsführung der DB Netz AG kann bei signalgeführten Zügen der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer den Auftrag, auf dem	Zu § 52 Abs. 7 und zu § 57 Abs. 5

Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze
Teil A: Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV)

Seite 26

Lfd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf die Vorschrift Ir- 1 (R 1) der PKP PLK S.A.
		<p>Gegengleis zu fahren, durch Signal Zs 6, Zs 8 oder Befehl G Nr. 4 oder 5 erteilen.</p> <p>Bei anzeigeführten Zügen darf der Triebfahrzeugführer das Gegengleis befahren, wenn ihm ein Fahrauftrag in ETCS-Betriebsart FS erteilt wird.</p> <p>Im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. erteilt der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer den Auftrag zur Fahrt auf dem Gegengleis durch Hauptsignal mit Signal W 24, Signal Sz mit Signal W 24 oder Befehl G Nr. 4 oder 5.</p>	Pkt. 23
13.	Zu 408.0481 Abschn. 10 und 408.2481 Abschn. 7	<p>Zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten</p> <p>Die zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten, auf Grenzbetriebsstrecken bzw. Streckenabschnitte der erleichterten Durchgangsverkehre beträgt</p> <ul style="list-style-type: none"> - für gezogene Sperrfahrten 50 km/h, - für geschobene Sperrfahrten 30 km/h, jedoch bei Befahren von Bahnübergängen ohne technische Sicherung 20 km/h, - für Sperrfahrt Kleinwagen 25 km/h. 	Zu § 62 Abs. 6
14.	Zu 408.2531	<p>Unzulässige Vorbeifahrt an einem Signal:</p> <p>Wenn ein Triebfahrzeugführer unzulässig an einem Halt zeigenden Signal oder ETCS-Halt vorbeigefahren ist, muss er sofort anhalten und den zuständigen Fahrdienstleiter verständigen.</p> <p>Dies gilt auch bei jedem Wechsel in die ETCS - Betriebsart TR sowie bei jeder Zwangsbremmung durch PZB an einem Hauptsignal, das Fahrtstellung oder weißes Licht (Kennlicht) oder einem Sperrsignal, das Signal Sh 1 oder Ra 12 (DV 301) zeigt.</p> <p>Wenn er an einer Stelle vorbeigefahren ist, an der nach Befehl zu halten war, muss er sofort anhalten und nach dem Anhalten sofort den Fahrdienstleiter verständigen. Für die Weiterfahrt erhält der Triebfahrzeugführer den Befehl G Nr. 2.</p>	Zu § 63 Abs. 11

Lfd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf die Vorschrift Ir- 1 (R 1) der PKP PLK S.A.
15.	Zu 408.2531	<p>Besonderheit auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. bei unzulässiger Vorbeifahrt an einem Halt Signal:</p> <p>Ist der Triebfahrzeugführer auf Betriebsstellen der PKP PLK S.A. unzulässig an einem Halt zeigenden Signal und über das Grenzzeichen der folgenden Weiche hinaus gefahren, muss er sofort das „Alarmsignal“ geben.</p>	Zu § 63 Abs. 12
16.	Zu 408.0551 Abschn. 1	<p>Nachtzeichen des Spitzensignals nicht in Ordnung:</p> <p>Ein erloschenes Nachtzeichen ist den Betriebsstellen bis zum nächsten Bahnhof zu melden. Der Fahrdienstleiter muss den Zug dort anhalten. Wenn der Zug bis zum nächsten Bahnhof nicht-technisch gesicherte Bahnübergänge befährt, ist er bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter sofort anzuhalten. Nach dem Anhalten des Zuges muss der Triebfahrzeugführer das Signal in Ordnung bringen. Wenn das nicht möglich ist, darf der Zug bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter nicht weiterfahren. Im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. darf der Zug nur weiterfahren, wenn das Spitzensignal in Ordnung ist.</p>	Zu § 76 Abs. 1
	zu 408.2691 Abschn. 6	<p>Nachtzeichen des Spitzensignals nicht in Ordnung:</p> <p>Wenn der Triebfahrzeugführer feststellt, dass das Nachtzeichen des Spitzensignals an seinem Zug erloschen ist, muss er im Bereich der DB Netz AG den Zug anhalten und zwar</p> <ul style="list-style-type: none"> a) sofort, wenn Dunkelheit oder unsichtiges Wetter herrscht und es im Streckenbuch bestimmt ist, b) auf dem nächsten Bahnhof in den übrigen Fällen. <p>Nachdem sein Zug hält, muss der Triebfahrzeugführer die Unregelmäßigkeit dem Fahrdienstleiter melden. Er muss versuchen, das Nachtzeichen in Ordnung zu bringen. Dies gilt auch, wenn der Fahrdienstleiter den Zug angehalten hat. Wenn der Triebfahrzeugführer das Nachtzeichen nicht in Ordnung bringen kann, muss er dem Fahrdienstleiter mitteilen, ob das Nachtzeichen</p>	Zu § 76 Abs. 1

Lfd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf die Vorschrift Ir- 1 (R 1) der PKP PLK S.A.
		<p>erloschen oder unvollständig ist.</p> <p>Bei Dunkelheit oder unsichtigem Wetter darf der Triebfahrzeugführer mit erloschenem Nachtzeichen nicht weiterfahren.</p> <p>Wenn der Triebfahrzeugführer Im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A feststellt, dass das Spitzensignal an seinem Zug erloschen ist, muss er das Spitzensignal sofort in Ordnung bringen. Kann er das Spitzensignal nicht in Ordnung bringen, muss er ein Ersatztriebfahrzeug anfordern. Wenn das Nachtzeichen unvollständig ist, muss es auf dem nächsten Bahnhof in Ordnung gebracht werden.</p>	
17.	Zu 408.2561 Abschn. 1	<p>Auf Sicht fahren:</p> <p>Wenn ein Triebfahrzeugführer auf Sicht fahren muss, darf er nach den Sichtverhältnissen nur so schnell fahren, dass Sie den Zug vor einem Fahrt Hindernis oder Haltsignal sicher anhalten können.</p> <p>Sie dürfen höchstens mit 20 km/h fahren.</p> <p>Wenn ein Triebfahrzeugführer bis zu zu einem Hauptsignal oder einem Signal Ne 14 (ETCS-Halt) der DB Netz AG auf Sicht fahren muss, und wenn ab dort die die Fahrt zugelassen ist, muss er noch mindestens 400 m über das Signal hinaus auf Sicht fahren.</p>	Zu § 31
18.	408.2561 Abschn. 2 Abs. 2	<p>Verminderter Reibwert</p> <p>Wurde dem Fahrdienstleiter schlüpfrige Schienen und ein verminderter Reibwert zwischen Rad und Schiene gemeldet, muss er alle Züge, die die Grenzbetriebsstrecke befahren, verständigen.</p> <p>Auf polnischer Seite erhält der Triebfahrzeugführer den Befehl G Nr. 14, Wortlautbeiblatt Nr. W16.</p> <p>Außerdem muss der Fahrdienstleiter der benachbarten Betriebsstelle verständigt werden.</p> <p>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.</p>	Zu § 57 Abs. 3 Pkt. 2 Buchst. k

Lfd. Nr.	Hinweis auf die Ril 408 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen für die Betriebsführung	Hinweis auf die Vorschrift Ir- 1 (R 1) der PKP PLK S.A.
19.	Zu 408.2571 Abschn. 6 bis 8	<p>Nach Halt mit einem Zug oder Zugteil weiterfahren:</p> <p>Der erste Zug nach Räumung des Streckengleises ist mit Befehl G Nr. 12, Grund Nr. 1 zum Fahren auf Sicht zu beauftragen.</p>	Zu § 69 Abs. 6, 8 bis 11, und zu § 63 Abs. 13
20.	zu 408.2572 Abschn. 2	<p>Zustimmung, Geschwindigkeit und Besonderheiten beim Zurücksetzen:</p> <p>Der Triebfahrzeugführer muss beim Zurücksetzen so langsam fahren, dass er den Zug jederzeit anhalten kann. 10 km/h dürfen dabei nicht überschritten werden.</p> <p>Der Triebfahrzeugführer muss die Beendigung des Zurücksetzens und die Vollständigkeit des zurückgesetzten Zuges dem Fahrdienstleiter melden.</p>	Zu § 69 Abs. 1 bis 5
21.	zu 408.2581 Abschn. 3*	<p>Nothaltauftrag geben bei drohender Gefahr:</p> <p>Bei drohender Gefahr, die durch Anhalten von Zügen abgewendet oder gemindert werden kann, ist der Nothaltauftrag zuerst nach den Bestimmungen des Infrastrukturbetreibers zu geben, dessen Infrastruktur befahren wird.</p>	Zu § 63 Abs. 4 und zu § 68
22.	Zu 408.2581 Abschn. 4	<p>Maßnahmen nach Abgabe des Nothaltauftrages:</p> <p>Das Zugpersonal darf nach Verständigung des Fahrdienstleiters außer bei Hilfeleistung für Menschen und Maßnahmen bei Betriebsgefahr nur nach den Aufträgen des zuständigen Fahrdienstleiters handeln.</p> <p>Für die weiteren fahrdienstlichen Maßnahmen hat der zuständige Fahrdienstleiter die erforderlichen Aufträge zu erteilen.</p>	Zu § 63 Abs. 4 und zu § 68
23.	Zu 408.4841 Abschn. 4	<p>Vollständige Rückkehr der Rangierfahrt melden:</p> <p>Der Triebfahrzeugführer oder der Rangierbegleiter / Rangierleiter teilt dem zuständigen Weichenwärter die Rückkehr aller Fahrzeuge der Rangierfahrt, wenn Sie über das Signal Ra 10 bzw. W 5 oder die Einfahrweiche (Kreuzung) hinaus rangiert hatn, mit dem Wortlaut „Rangierfahrt vollständig zurückgekehrt“ „Zjazd wszystkich manewrujących pojazdów zakończony“ mit.</p>	Zu § 12 Abs. 4

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

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

Bleibt offen

3.2. Vordrucke und ergänzende Bestimmungen

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

gemeinsame schriftliche Befehle G1-14 d/pl	78*
[Format A4, beidseitig bedruckt, (bei der DB Netz AG als Vordruck 302.2000V01)]	*
gemeinsame schriftliche Befehle G14.1-14.35 d/pl	80*
[Format A4, einseitig bedruckt, (bei der DB Netz AG als Vordruck 302.2000V02)]	*
gemeinsames Wortlautbeiblatt zum Befehl G14 d/pl	82*
[Format A4, einseitig bedruckt, (bei der DB Netz AG als Vordruck 302.2000V03)]	*

*Befehle G 1 – 14 d/pl (Vorderseite)

12		Sie müssen folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten: Należy przestrzegać następujących ograniczeń prędkości		Grund Nr. / Przyczyna nr.	
Kmh	auf Sicht / na widoczność	im / auf / zwischen / Bf / Abzw / Üst	und / a / pomiędzy stacji (a) / podg	In / von km / Sig na / od km / semaf.	bis km / Sig do km / semaf.
<p>siehe Beiblatt A zum Befehl G12 / patrz załącznik językowy A do Rozkazu G12</p>					
12.1	<p>Stellen Sie fest, ob das Gleis befahrbar ist, melden Sie das Ergebnis an Fahrdienstleiter Sprawdź, czy na torze nie ma przeszkód do jazdy; powiadom o wyniku dyżurnego ruchu.....</p>				
12.2	<p>Geben Sie bei Annäherung an den Bahnübergang/Reisendenübergang Signal Zp 1/Rp 1; räumen Sie den Übergang / Reisendenübergang schnellstens, wenn erstes Fahrzeug Straßenmitte/Mitte des Reisendenübergangs erreicht hat Przy zbliżeniu się do przejazdu kolejowego/przejścia dla podróżnych podawać sygnał „Baczność”. Po minięciu środka przejazdu (środką drogi kolowej)/środką przejścia dla podróżnych przez czło pierwszego pojazdu jak najszybciej zwołnić przejazd kolejowy/przejście dla podróżnych</p>				
12.3	<p>Schauen Sie nach Oberleitungsschäden, melden Sie das Ergebnis an Fahrdienstleiter Zwracać uwagę czy sieć trakcyjna jest uszkodzona; powiadomić o wyniku dyżurnego ruchu.....</p>				
12.4	<p>PZB-/SHP -Einrichtung am - Einfahr- - Ausfahr- - Zwischen- signal Urządzenie PZB/SHP na wysokości - semafora wjazdowego - wyjazdowego - drogowaskazowego - Vorsignal in km - Uf-Signal - tarczy ostrzegawczej - wskaźnika ograniczenia prędkości w km..... - stałe aktywne - nie aktywne</p>				
12.5	<p>Warnen Sie Personen am und im Gleis durch Signal Zp 1/Rp 1, halten Sie an, wenn Personen das Gleis nicht verlassen Ostrzec osoby znajdujące się przy i na torze kolejowym sygnałem Zp 1/Rp 1, zatrzymać podąż, jeżeli osoby nie opuszczają toru.</p>				
12.6	<p>*) gilt nur wenn der Zug signalgeführt wird) w przypadku tylko jazdy na semafor</p>				
12.7	<p>Geben Sie bei Annäherung an den Bahnsteig Signal Zp 1/Rp 1 Przy zbliżeniu się do peronu podać sygnał Zp 1/Rp 1</p>				
13	<p>Sie sind vom Fahren auf Sicht entbunden zwischen Jazda na widoczność już nie obowiązuje między..... a</p>				
14	<p>- siehe Wortlautbeiblatt zum Befehl G14 (eigenes Blatt) - - patrz Załącz. językowy do Rozkazu G14 (osobna kartka) -</p>				

<p>Vordruck von Druk z druków</p>	
<p>Befehle G 1-14 Rozkazy G 1-14</p>	
<p>Triebfahrzeugführer/maszynista pojazdu trakcyjnego Zug - Sperrfahrt/Sperr. Kl - Schiebetrieblinienzug für Zug Nr. Pociąg - jazda po torze zamkniętym - popychacz dla pociągu nr. - Rangierfahrt - jazda manewrowa Standort: km/Signal /Weiche Miejsce: km/semafor/torzjazd in Regelleis/Gegengleis/Gleis po torze prawym/po torze lewym/po torze</p>	
2	<p>Sie dürfen - vorbefahren - weiterfahren nach Vorbefahrt/R - am/an/in Zozwalam przejechać -jechać dalej - po przejechaniu/ETCS TR</p>
<p>(Höhe) Einfahrsignal (na wysokości) semafora wjazdowego Zwischensignal /Ausfahrsignal /semafora Drogowskazowego/semafora wyjazdowego /Sperrsignal / Signal Sh 2 /ID1/ETCS-Blockstelle /tarczy zaporowej/ Sygnalu Sh 2/D1/ETCS-podg /ETCS-Halt /Signal Nr14 /ETCS-zatrzymanie /Sygnalu Nr 14</p>	
2.1	<p>Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. Jechać do rozpoznania pozycji następnego semafora maksymalną prędkością 40 km/h.</p>
3	<p>Sie dürfen aus dem Bahnhof ausfahren</p>
3.1	<p>Sie müssen bis zum Erkennen der Stellung des nächsten Hauptsignals mit höchstens 40 km/h fahren. Jechać do rozpoznania pozycji następnego semafora maksymalną prędkością 40 km/h.</p>
4	<p>Sie fahren auf dem Gegengleis von bis jechać po torze lewym od..... do</p>
5	<p>Sie - fahren - schieben nach - in Richtung bis - Jazda - popychanie - w kierunku..... do und kehren zurück i jazda z powrotem</p>
5.1	<p>Hinfahrt auf Regelleis, Rückfahrt auf Gegengleis Po torze prawym, a powrót po torze lewym</p>
5.2	<p>Hinfahrt auf Gegengleis, Rückfahrt auf Regelleis Po torze lewym a powrót po torze prawym</p>
8	<p>Sie müssen - zwischen Zmsst und Zmsst a posterunkiem zapowiadawczym, - halten vor BÜ - im Bahnhof/ Abzw/Üst - w stacji /podg Sie dürfen weiterfahren, wenn BÜ gesichert ist Dalsza jazda po zabezpieczeniu przejazdu.</p>
10	<p>Fahren Sie signalgeführt weiter Zozwalam jechać dalej zgodnie ze wskazaniem semafora Wählen Sie ETCS - Level / ETCS-Betriebsart wybrać poziom</p>
10.1	<p>Sie müssen 2000 m mit höchstens 40 km/h fahren. Jechać 2000 m z maksymalną prędkością 40 km/h.</p>
11	<p>Fahren Sie bis zur Langsamfahrstelle höchstens mit der nach Fahrplan zugelassenen Geschwindigkeit. Beachten Sie die niedrigeren Geschwindigkeiten gemäß Führeranzeigle und Langsamfahrsignale Jechać do miejsca z ograniczoną prędkością najwyżej z prędkością rozkładową i przestrzegać wskazan ograniczonej prędkości wyświetlanych w kabinie maszynisty oraz sygnałów ograniczenia prędkości.</p>

<p>(Ort/mejse) (Datum/data) (Uhr/godz.) (Minuten/mt.)</p>	
<p>(Fahrdienstleiter) / (dyżurny ruchu) Erhalten (Name) Triebfahrzeugführer Otrzymał (nazwisko - maszynista -) bei fernmündlicher Übermittlung: <input type="checkbox"/> ZF/ <input type="checkbox"/> andere: przy przekazaniu telefonicznym: <input type="checkbox"/> radiem/ <input type="checkbox"/> linie:</p>	
<p>Übermittlungscode: Kod identyfikacji rozkazu:</p>	
<p>Sie müssen Gültiges im Feld der Nummer ankreuzen Należy zakreślić pole przed numerem wypelnianej rubryki.</p>	
<p><input checked="" type="checkbox"/> Sie müssen nicht Zutreffendes im Kopf oder im angekreuzten Teil des Befehls schräg durchstreichen. Tęś nieobowiązujeć w nagłówku rozkazu należy skreślić ukośnie.</p>	

Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze
Teil A: Allgemeine Grenzvereinbarung (AGV)

*Befehle G 1 – 14 d/pl (Rückseite = Beiblatt A zum Befehl G12)

Beiblatt A zum Befehl G12
Zulassung A do Rozkazu G12

Grund Nr. Przychyna nr.	Anlass für Befehl 12 Przychyna rozkazu 12 w działce nr.	Auftrag im Befehl 12, Spalten 1 bzw. 2 Polecenie do rozkazu 12 kolumna 1 lub 2
Gleisbelegung, Zugfolge/zajätosć torów, następstwo pociągów		
1.	Gleis kann besetzt sein Przeszkoda na torze	auf Sicht na widoczność
2.	Fahrzeuge im Gleis Pojazdy na torze.	auf Sicht na widoczność
3.	Mehrere Sperrfahrten unterwegs Pojazdy na torze zamkniętym.	auf Sicht na widoczność
4.	Einfahrt in ein Stumpfgleis Wjazd na tor zakończony kozłem oporowym.	30 km/h 30 km/h
5.	Einfahrt in ein teilweise besetztes Gleis oder nur teilweise befahrbares Gleis oder besonders kurzes Stumpfgleis Wjazd na tor częściowo zajęty lub na tor, który jest tylko częściowo przejezdny lub na tor krótki zakończony kozłem oporowym	20 km/h 20 km/h
6.	Kein Durchrittschweg Brak drogi ochronnej	30 km/h 30 km/h
Bahnübergänge, Übergänge zu den Bahnsteigen/Przejazdy kolejowe, przejścia dla pieszych na perony		
10.	Bahnübergänge nicht ausreichend gesichert Przejazdy kolejowe nie dostatecznie zabezpieczone	20 km/h 20 km/h
11.	Spurrillen nicht von Eis und Schnee gereinigt Rowki szyn nie oczyszczone ze śniegu i lodu.	30 km/h 30 km/h
12.	Reisendübergänge nicht gesichert Przejścia dla podróżnych nie zabezpieczone	5 km/h 5 km/h
13.	Schrankenwärter ist nicht über die Zugfahrt unterrichtet worden Droźnik przejezdowy nie powiadomiony o odjeździe pociągu	20 km/h 20 km/h
Arbeiten, La oder WOS/Roboty, ostrzeżenia WOS lub La		
20.	Bauarbeiten Roboty torowe	*) *)
21.	Unbefahrbares Gleis im gesperrten Gleis Miejsce nie przejezdne na zamkniętym torze	auf Sicht na widoczność
22.	Zustand nach Bauarbeiten Stan po robotach	*) *)
24.	Niedrigere Geschwindigkeit gegenüber der La lub WOS Niższa prędkość w stosunku do WOS lub La	*) *)
25.	Beschäftigte im gesperrten Gleis Robotnicy na zamkniętym torze.	20 km/h u. auf Sicht 20 km/h a na widoczność

Mängel an Bahnanlagen/Stan nawierzchni, podtorza, budowli inżynierskich i urządzeń kolejowych

30.	Mängel am Oberbau Zły stan nawierzchni	*) *)
31.	Verdacht auf Oberleitungsschäden (auch im Nachbargleis) Podjęzienie uszkodzenia sieci trakcyjnej (również na torze sąsiednim)	auf Sicht na widoczność
32.	Verdacht auf Umweltschäden (Eirdrutsch, Stürmschäden usw.) Podjęzienie uszkodzeń na skutek złyh warunków atmosferycznych (usuwisko, wywroty itp.)	auf Sicht na widoczność
34.	PZB/SHP-Streckeneinrichtungen gestört Torowe urządzenia PZB/SHP uszkodzone	50 km/h 50 km/h
35.	Weichen außer Abhängigkeit von Signalen Brak zależności semaforów od zwrotnic	50 km/h 50 km/h
36.	Weiche mit HV 73 ohne Sperrvorrichtung gesichert Zwrotnica zabezpieczona zamkiem HV 73 bez urządzenia zaporowego	5 km/h 5 km/h
37.	Warnen von Reisenden auf dem Bahnsteig nicht möglich Ostrzeżenia podróżnych na peronie jest niemożliwe	*) *)
38.	Reisende nicht über Bahnsteigänderung informiert. Brak informacji o zmianie peronu	Auf Sicht na widoczność
Besonderheiten am Zug/Przypadki szczególne w pociągu		
40.	Engstelle für LU-Sendungen Miejsce zwężone dla przesyłek z przekroczoną skrajnią	10 km/h 10 km/h
41.	Eingeschränkte Tragfähigkeit der Bahnanlagen für Schwerverwagen Ograniczona nośność budowli inżynierskich dla przesyłek nadzwyczajnych	*) *)
42.	Spitzensignal nicht vollständig Sygnały czoła pociągu są niekompletne	*) *)
43.	Windwarnung Ostrzeżenie przed silnymi wiatrami	80 km/h 80 km/h
Besonderheiten auf Grenzbetriebsstrecken/Przypadki szczególne na odcinku eksploataowania w ruchu granicznym		
81.	Fehlende Bremshundesteil Brak wymaganego procentu masy hamującej	*) *)
82.	Bauart der Fahrzeuge Typ pojazdów	*) *)
83.	Fahrt im an das Hauptsignal anschließenden Weichenbereich mit herabgesetzter Geschwindigkeit, wenn das Hauptsignal Fahrt mit Geschwindigkeitsbeschränkung anzeigt Zmniejszona prędkość w okregu zwrotnicowym za semaforem, jeżeli semafor zezwala na jazdę z ograniczoną prędkością.	*) *)

*) Unterschiedliche Geschwindigkeitsvorgaben
*) Różne wskazania dotyczące prędkości

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

Befehle G 14.1–14.35 Rozkazy G	Triebfahrzeugführer/maschinista pojazdu trakcyjnego Zug – Sperrfahrsperre; Kf – Schiebetriebfahrzeug für Zug – Ran- podąg – jazda po torze zamkniętym – popychacz dla pociągu – jazda manewrowa	Vordruck Druk von Z drucków
14.1–14.35 Rozkazy G	Nr./nr. Standort: km/Signal/Welche Miejsce: km/senator/rozjazd	ist zurückgezogen został cofnięty
14.1	Manewry im Bahnhof aus Richtung z Kerunku Einfahrweiche Nr. Rozjazdu nr.	Übermittlungsgescode: Kod identyfikacji rozkazu:
14.2	Sie fahren in ein – besonders kurzes Wjazd na tor – krótki – Stumpfgleis. – zakonczony kołem oporowym	bei f.mpl. Übermittlung: przy przekazaniu telefonicznym:
14.3	Sie fahren in ein Gleis mit verkürztem Einfahrweg. Halten Sie an vor – gestört Zatrzymaj pociąg przed – uszkodzonym Zwischenignal /Sperrsignal (DB) /Signal St/D1 /senatoren drogowo-kaszowych /tarczą zaporową (DB) /sygnalem St/D1 – des Bldes Altw/Dst – auch bei Fahrstellung des Signals – na stacji/pod – pomimo wyświetlonego sygnału pozwalającego na jazdę – Ortkm Miejscent/km:	bei f.mpl. Übermittlung: przy przekazaniu telefonicznym:
14.4	Fahren Sie bis zur gestörten ETCS-Blockstelle Jazda aż do uszkodzonego miejsca ETCS-podg. mit höchstens der im Fahrplan angegebenen Geschwindigkeit und halten dort auch – bei ETCS-Fahrtaubnis – an z maksymalną rozkładową prędkością i zatrzymanie, także pomimo zezwolenia udzielonego w ETCS	bei f.mpl. Übermittlung: przy przekazaniu telefonicznym:
14.5	Bleiben Sie halten Kontynuować postój	bei f.mpl. Übermittlung: przy przekazaniu telefonicznym:
14.6	Sie dürfen die Trittstufen in (Betriebsstelle) Wysuwanie stopni (na posterunku)	bei f.mpl. Übermittlung: przy przekazaniu telefonicznym:
14.7	nicht ausfahren jest zabronione	bei f.mpl. Übermittlung: przy przekazaniu telefonicznym:
14.35 Rozkaz G	Übermittlungsgescode: Kod identyfikacji rozkazu:	ist zurückgezogen został cofnięty
14.35 Rozkaz G	Übermittlungsgescode: Kod identyfikacji rozkazu:	ist zurückgezogen został cofnięty

***Befehle 14.1 – 14.35 d/pl (Rückseite)**

bleibt frei

*Wortlautbeiblatt zum Befehl G14 d/pl (Vorderseite)

Wortlautbeiblatt zum Befehl G14 Zalącznik językowy do Rozkazu G14		Vordruck druck	W
Triebfahrzeugführer/maszynista pojazdu trakcyjnego			
Pociąg – jechać po torze zamkniętym – popychacz dla pociągu-nr – Rangierfahrt			
Zug – Spletnifahrt – Scheitriebfahrzeug für Zug-Nr – jechać manewrowa			
W1	Sie fahren – wegen liegendebenen Zuges Jechać – z powodu uleżącego w drodze pociągu nr und – weiter – kehren Sie zurück – nach – a powróć następuje – do Bahnhof ab Bahnhof an stacji odjazd o godz. stacji przyjazd o godz. Hochstgeschwindigkeit km/h, Bremsstellung Maksymalna prędkość km/h, położenie hamulca Minimalny procent masy hamującej %		
W2	Sie müssen zwischen Zmst und Zmst a pzap miedzy pzap an Engstellen auf Weisung der Fachkraft fahren przez miejsca zważone jechać według poleceń specjalisty/konwojenta – zum Erteilen der Weisungen fährt die Fachkraft auf dem Führerstand des Triebfahrzeuges mit – – znajdujące się w kabine maszynisty pojazdu trakcyjnego, celem wydawania poleceń –		
W3	Geben Sie an nicht mit Pfeiltafel gekennzeichneten Bahnübergängen ohne technische Sicherung wie bei unsichtigen Weiter Signal Zp1/Rp1. Na techniczne niezabezpieczonych przejazdach kolejowych nieoznaczonych tablicami „Bacznosc”, jak również przy ograniczonej widoczności podawać sygnał Zp1/Rp1.		
W4	Setzen Sie den Zug zurück bis Bf Cofanie pociągu do stacji (Ort/Miejsce) Die Hauptsignale am Fahrweg gelten nicht Wskazania semaforów znajdujących się wzdłuż drogi przejazdu są nieważne.		
W5	Das Einfahrsignal – Das Ausfahrsignal – Das Zwischensignal – – Semafor wjazdowy – wjazdowy – drogowaskazowy – – der Abzw – ist erloschen. – stacji – podg – ist wygaszony. – ist erloschen. – ist erloschen.		
W6	Das Vorsignal – des Einfahrsignals – des Ausfahrsignals Tarcza ostrzegawcza – semafora wjazdowego – semafora wjazdowego – der Abzw – ist erloschen. – stacji – podg – ist wygaszony.		
W7	Das Vorsignal des Halt zeigenden Tarcza ostrzegawcza nie informuje o sygnale „Stoj” na: – Einfahrsignals – Ausfahrsignals – Semaforze wjazdowym – semaforze wjazdowym – der Abzw – kommt nicht in Stellung „Halt erwarten” – stacji – podg		
Bekanntgabe 3/2miana 3 RBG, Teil A.GV, Vordruck 302.2000/03 Wortlautbeiblatt zum Befehl G (zweispurach)/PRG, Część A.OPG, Zalącznik językowy do Rozkazu G (dwujęzyczny)			
W8	Ersatzsignal (Sz, Zst1). – Vorsichtsignal (Zs7) – Gegengleisf.-Ersatzsignal (Zs 8) – Signal zastępczy (Sz, Zst1). – Signal ostrzegawczy (Zs7) – Sz dla jazdy po torze lewym (Zs 8) na: – am Einfahrsignal – Ausfahrsignal – Semaforze wjazdowym – semaforze wjazdowym – des Bf – der Abzw – gilt nicht – stacji – podg nie obowiązuje		
W9	Sie müssen außerplanmäßig Zatrymnać pociąg nie mający rozkładowego postoiu – in (Betriebsstelle) – in km – halten zum – na (posterunku) – w km – dla (z powodu)		
W10	Sie müssen mit gesenktem Stromabnehmer im Bf Jazda z opuszczonym pantografem na stacji von – km – bis – km – od – km – do – km – Ei/We-Signale – sind nicht aufgestellt – sind aufgestellt Wskazniki dla trakcji elektrycznej – nie wystawione – wystawione		
W11	Sie müssen mit gesenktem Stromabnehmer zwischen Jazda z opuszczonym pantografem między Zmst und Zmst von – km – bis – km – od – km – do – km – Ei/We-Signale – sind nicht aufgestellt – sind aufgestellt Wskazniki dla trakcji elektrycznej – nie wystawione – wystawione		
W12	Beim Anfahren nachgeschoben Popychanie przy ruszaniu z miejsca do – km – bis – km – do – km –		
W13	La, Bereich – Strecken-Nr Eintrag Nr. nr odcinka nr biezący – gültig – nicht gültig – wazne – nie wazne		
W14	Unwirksamkeitstaste (UT) für Bahnübergang in km Obsluzyc pulpit (UT) przed przejazdem w km		
W15	Zug fährt auf Signal Hp2/IS3 Pociąg wjedzie na sygnał „Wolna droga ze zmniejszoną prędkością” Hp2/IS3		
W16	Schlüpfrige Schiene, längere Bremswege Sliskie szyny, dłuższe drogi hamowania		
W17	Gleisbaustellen, Signal W 7 aufgestellt in km Roboty torowe, Wskaznik W 7 ustawiony w km		
W18	Achtung, Sturmwarnung! Fahren Sie zwischen Betriebsstelle und Betriebsstelle a posterunkiem ruclu z maksymalną prędkością 80 km/h. Uwaga, ostrzeżenie przed burzą! Jazda między posterunkiem ruclu mit höchstens 80 km/h.		
W19	Befehl Nr. 2 wird ungültig, wenn Führungsgrößen wieder angezeigt werden Rozkaz nr. 2 przestaje obowiązywać, gdy ponownie przesyłane są dane do systemu		
Sie müssen Gültiges im Feld vor der Nummer ankreuzen Należy zakreślić pole przed numerem wypełniającej rubryki.			<input checked="" type="checkbox"/>
Sie müssen nicht Zutreffendes im Kopf oder im angekreuzten Teil des Befehls schönig durchstreichen. Należy nieobowiązkowo w nagłówku rozkazu należy akreślić, ukasnie.			

3.2.2 Abkürzungsverzeichnis / Wykaz skrótów

1	2	3	4
Begriff polnisch	Abkürzung polnisch	Begriff deutsch	Abkürzung deutsch
Czuwak aktywy	CA	Sicherheitsfahrschaltung	Sifa
dodatek	dod.	Anhang	Anh
dróżnik przejazdowy	drp.	Schrankenwärter	Schrw
dyżurny ruchu	dr	Fahrdienstleiter	Fdl
granica stacji	gr. St.	Bahnhofsgrenze	Bf-grenze
hamulec	h	Bremse	Br
Indywidualny rozkład jazdy	IRJ	Fahrplan für Gelegenheitsverkehr	-
kierownik pociągu	k. poc.	Zugführer	Zf
Zarządca infrastruktury	KPI	Eisenbahninfrastrukturunternehmen	EIU
Przewoźnik kolejowy	KPP	Eisenbahnverkehrsunternehmen	EVU
maszynista	masz.	Triebfahrzeugführer	Tf
Miejscowe Porozumienia Graniczne	MPG	Örtliche Grenzvereinbarungen	ÖGV
Miejscowe Porozumienia Tranzytu Uprzywilejowanego	MPTU	Örtliche Vereinbarungen über den erleichterten Durchgangsverkehr	ÖVED
Ogólne Porozumienie Graniczne	OPG	Allgemeine Grenzvereinbarung	AGV
posterunek dróżnika przejazdowego	pdrp.	Schrankenposten	Schrp
Przejazd kolejowy	pk	Bahnübergang	BÜ
skrót zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej	PNZ	Polnische Nummer der Zustimmung zur aS im internationalen Verkehr	PNZ
pociąg	poc.	Zug	Z
posterunek odgałęźny	podg.	Abzweigstelle	Abzw
posterunek odstępowy	podś.	Blockstelle	Bk
posterunek zapowiadawczy	pzap.	Zugmeldestelle	Zmst

1	2	3	4
Begriff polnisch	Abkürzung polnisch	Begriff deutsch	Abkürzung deutsch
Punktowe urządzenia oddziaływania na pociąg	SHP	Punktförmige Zugbeeinflussung	PZB
Uregulowania w zakresie prowadzenia ruchu przez granicę państwową	PRG	Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze	RfBS
przejazd kolejowy	pk	Bahnübergang	BÜ
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	st.	Bahnhof	Bf
sterowanie ruchem kolejowym	srk	Zuglenkung	ZL
sygnalizator sygnału zastępczego	SSz	Ersatzsignal (einzeln stehend)	Erssig
sygnał zaporowy	Z	Sperrsignal	Sperrsig
sygnał zastępczy	Sz	Ersatzsignal	Ersig
wagon	wag.	Wagen	Wg
wykaz ostrzeżeń stałych (WOS)	Dod. 2	Verzeichnis der ständigen Warnungen (WOS)	Dod. 2
wykaz tymczasowych ograniczeń prędkości i innych szczegółów	La	Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderer Besonderheiten	La
wykolejnica	Wk	Gleissperre	Gs
europijski system sterowania pociągiem	ETCS	europäische Zugbeeinflussung (European Train Control System)	ETCS
Globalny System Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej	GSM-R	digitales Zugfunksystem (Global System for Mobile Communications - Rail)	GSM-R

3.2.3 Verständigungsbehelf „Gefahrgut“ Komunikaty porozumiewawcze „towary niebezpieczne“

Für Züge auf der / dla pociągów na

Grenzbetriebsstrecke / odcinku eksploatowanym w ruchu granicznym Streckenabschnitte der erleichterten Durchgangsverkehre/odcinkach linii tranzytu uprzywilejowanego		
Tantow – Szczecin Gumieńce*) Löcknitz - Szczecin Gumieńce*) Küstrin-Kietz – Kostrzyn*)	Frankfurt(O) – Rzepin*) Guben – Gubin*) Forst (L) – Tuplice*)	Horka – Węglinec*) Görlitz – Zgorzelec*) Hagenwerder - Krzewina Zgorzelecka - Zittau*)
Empfänger / odbiorca:		
PKP PLK S.A. *) Ekspozytura Zarządzania Ruchem w Szczecinie	PKP PLK S.A. *) Ekspozytura Zarządzania Ruchem w Poznaniu	PKP PLK S.A. *) Ekspozytura Zarządzania Ruchem we Wrocławiu
fax: +48 – 91 – 471 3375 idde8.koordinator@plk-sa.pl	fax:+48 – 61 – 63 32 401 idde7.koordinator@plk- sa.pl	fax: +48 71 717 – 5449 idde6.koordinator@plk-sa.pl

*) Nichtzutreffendes streichen

*) niepotrzebne skreślić

Meldung vom EVU (Name): _____

Meldunek od KPP (nazwa): _____

Zug-Nr. _____ **am** _____ **2012 „mit Gefahrgut“**
Pociąg nr **w dn.** _____ **2012 „z towarem niebezpiecznym“**

Datum / Unterschrift: _____

Data / podpis: _____

3.3 Koordinierung von Baumaßnahmen

Bleibt offen

bleibt frei

bleibt frei

Regeln für die Betriebsführung über die
Staatsgrenze (RfBS), Teil B
Örtliche Grenzvereinbarung (ÖGV)
zwischen der
DB Netz AG, Regionalbereich Südost,
Produktionsdurchführung Dresden
und der
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.)
Zakład Linii Kolejowych in Wrocław

für die Grenzbetriebsstrecke

Horka Gbf – Węgliniec

Gültig ab 25.11.2016

Nutzungsbedingungen für EVU für die
Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf – Węgliniec,
Auszug aus den RfBS, Teil B,
Örtliche Grenzvereinbarung (ÖGV)



Geschäftsführende Stelle	für die PKP PLK S.A.	für die DB Netz AG
	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu ul. Joannitów 13 PL 50-525 Wrocław	DB Netz AG Regionalbereich Südost Produktionsdurchführung Dresden Schweizer Straße 3 b 01069 Dresden
Telefon öffentlich Fax öffentlich E-Mail	Janusz Mądry +48 71 717-4305 +48 71 717-4310 janusz.madry@plk-sa.pl	Klaus Mai +49 351 461-8366 +49 351 461-8280 klaus.mai@deutschebahn.com

Alle EVU in Deutschland müssen sicherstellen, dass ihre Mitarbeiter auf der Grenzbetriebsstrecke den Auszug aus der ÖGV im notwendigen Umfang beherrschen und anwenden.

Alle EVU in Polen müssen sicherstellen, dass ihre Mitarbeiter auf der Grenzbetriebsstrecke den Auszug aus der ÖGV im notwendigen Umfang beherrschen und anwenden.

Inhaltsverzeichnis

Nachweis der Aktualisierungen	5
Vorbemerkungen	6
1 Geltungsbereich	7
2 Begriffsbestimmungen	8
3 Fahren von Zügen	10
3.1 Arbeitszeit auf der Grenzbetriebsstrecke	10
4 Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen	11
4.1 Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke	11
4.2 Systemwechselbahnhof	12
6 Örtliche Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien der DB Netz AG und PKP PLK S.A. sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen	13
6.1 Betriebsvorschriften	13
6.2 Besondere örtliche Regelungen für Mitarbeiter der EVU; die am Eisenbahngrenzbetrieb beteiligt sind	17
6.2.1 Vorgaben der Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen (PZB – SHP)	17
6.2.2 Betriebliche Vorgaben zur Transition zwischen PZB und SHP	17
6.2.3 Umschaltung Zugfunk	18
6.2.4 Auf der Grenzbetriebsstrecke anzuwendende Sprache	18
6.2.5 Sonstiges	19
8 Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion	20
9 Inkraftsetzung	21
10 Anhänge	22
10.7 Verzeichnis der auf der Grenzbetriebsstrecke zugelassenen Triebfahrzeuge	22
10.8 Abkürzungsverzeichnis	22

Nachweis der Aktualisierungen

Lfd. Nr.	Kurzer Inhalt	Gültig ab	Berichtigung eingearbeitet	
			am	durch

Vorbemerkungen

- (1) Grundsätzlich gelten für den grenzüberschreitenden Eisenbahnbetrieb die Rechtsvorschriften des Staates und die Richtlinien und Anweisungen über die Betriebsführung sowie die Sicherheitsbestimmungen für den Eisenbahnbetrieb des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) dessen Infrastruktur genutzt wird. Darauf aufbauend können die „Regeln für Betriebsführung über die Staatsgrenze“ (RfBS), Teil A und B sowie die „Nutzungsbedingungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für die Grenzbetriebsstrecke (Auszug aus den RfBS, Teil B, ÖGV)“ Abweichungen und Ergänzungen zulassen.
- (2) Sofern in dieser RfBS, Teil B, ÖGV sprachlich vereinfachende Bezeichnungen wie „Mitarbeiter“, „Fahrdienstleiter“, „Triebfahrzeugführer“, „Zugbegleiter“ usw. verwendet werden, beziehen sich diese auf Frauen und Männer in gleicher Weise.

1 Geltungsbereich

- (1) Diese RfBS, Teil B, ÖGV gelten für die Durchführung des Eisenbahnbetriebs und den Übergang der Eisenbahninfrastruktur zwischen der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. auf der Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf – Węglińiec.
- (2) Die ÖGV ist verbindlich für die Mitarbeiter der EIU DB Netz AG und PKP PLK S.A. sowie für die Mitarbeiter der EVU, die am Eisenbahngrenzbetrieb auf der Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf – Węglińiec beteiligt sind und grenzüberschreitende Zugfahrten durchführen.
- (3) Die ÖGV für die Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf – Węglińiec wird in zwei zweisprachigen Urschriften sowohl in deutscher als auch in polnischer Sprache ausgefertigt, wobei beide Wortlaute gleichermaßen verbindlich sind. Der Regionalbereich (RB) Südost Leipzig der DB Netz AG und der Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu (Infrastrukturbetrieb Wrocław) der PKP PLK S.A. erhalten je eine zweisprachige Ausfertigung.
- (4) Die Veröffentlichung der ÖGV für deren Anwender erfolgt nach der zweisprachigen Urschrift durch die DB Netz AG nur in deutscher Sprache und durch die PKP PLK S.A. nur in polnischer Sprache.
- (5) Die vollständige Fassung der ÖGV wird nur intern bei den EIU veröffentlicht. Für die EVU und andere am Eisenbahnbetrieb auf der Grenzbetriebsstrecke Beteiligte wird ein Auszug aus der ÖGV veröffentlicht, der nur Bestimmungen enthält, die zur Durchführung des Eisenbahnbetriebes vereinbart wurden.
- (6) Die ÖGV darf nur im Einvernehmen zwischen der DB Netz AG, RB Südost und der PKP PLK S.A., Infrastrukturbetrieb Wrocław geändert bzw. ergänzt werden. Änderungen und Ergänzungen sind gleichfalls in zweisprachiger Form zu fertigen und von beiden Seiten zu unterzeichnen. Sie werden zum vereinbarten Termin mit dem Austausch der unterzeichneten Exemplare gültig. Die Veröffentlichung erfolgt analog Absatz (4).
- (7) Die ÖGV kann von der DB Netz AG, RB Südost bzw. von der PKP PLK S.A., Infrastrukturbetrieb Wrocław unter Einhaltung einer Frist von 6 Monaten schriftlich gekündigt werden. Die Frist beginnt am ersten Tag des folgenden Monats nachdem die Kündigung bei dem anderen EIU eingegangen ist.

2 Begriffsbestimmungen

Für den Eisenbahngrenzbetrieb werden in dieser RfBS, Teil B, ÖGV Begriffe mit folgender Bedeutung verwendet:

Die **Systemwechselbahnhöfe** sind gleichzeitig die im Staatsvertrag festgelegten **Grenzbahnhöfe**. Das sind im Netz der DB Netz AG der Bahnhof Horka Gbf und im Netz der PKP PLK S.A. der Bahnhof Wępliniec.

Die **Grenzstrecke** ist der Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Horka Gbf und Wępliniec.

Die **Grenzstreckenabschnitte** sind die Abschnitte

- von der Staatsgrenze km 13,424 bis zum Bf Horka Gbf (DB Netz AG), Strecken Nr. 6207/7814,
- von der Staatsgrenze km 13,424 der Strecke Nr. 295 bis zum Bf Wępliniec (PKP PLK S.A.).

Die **Grenzbetriebsstrecke** umfasst die Systemwechselbahnhöfe Horka Gbf und Wępliniec sowie die freie Strecke einschließlich der Überleitstelle Bielawa Dolna zwischen ihnen.

Die **Grenze der Betriebsführung** ist eine festgelegte Grenze, bis zu der das betriebliche Regelwerk des jeweiligen EIU gilt. Die Überleitung aus dem betrieblichen Regelwerk des einen Vertragspartners zu dem des anderen Vertragspartner sowie Ausnahmen vereinbaren die Vertragspartner in den RfBS, Teil A AGV und in den RfBS, Teil B ÖGV.

Die Grenze der Betriebsführung befindet sich wegen des Brückenbauwerks auf der deutschen Seite km 13,600¹. Das entspricht der Instandhaltungsgrenze für den Oberbau und den Bahnkörper.

Die **Instandhaltung** umfasst die Gesamtheit aller Arbeiten und administrativen Maßnahmen, die zur Inspektion, Wartung und Instandsetzung während des Lebenszyklus einer Infrastrukturanlage zum Zweck der ordnungsgemäßen Nutzung und zur Erhaltung des entsprechenden technischen und sicheren Zustands erforderlich sind.

Eine **Instandhaltungsgrenze** ist der Berührungspunkt der einzelnen Infrastrukturanlagen der beiden Vertragspartner. Sie fällt im Regelfall mit der Staatsgrenze zusammen. Aus praktischem und funktionalem Zusammenwirken der Infrastrukturanlagen sind Abweichungen von diesem Grundsatz zulässig.

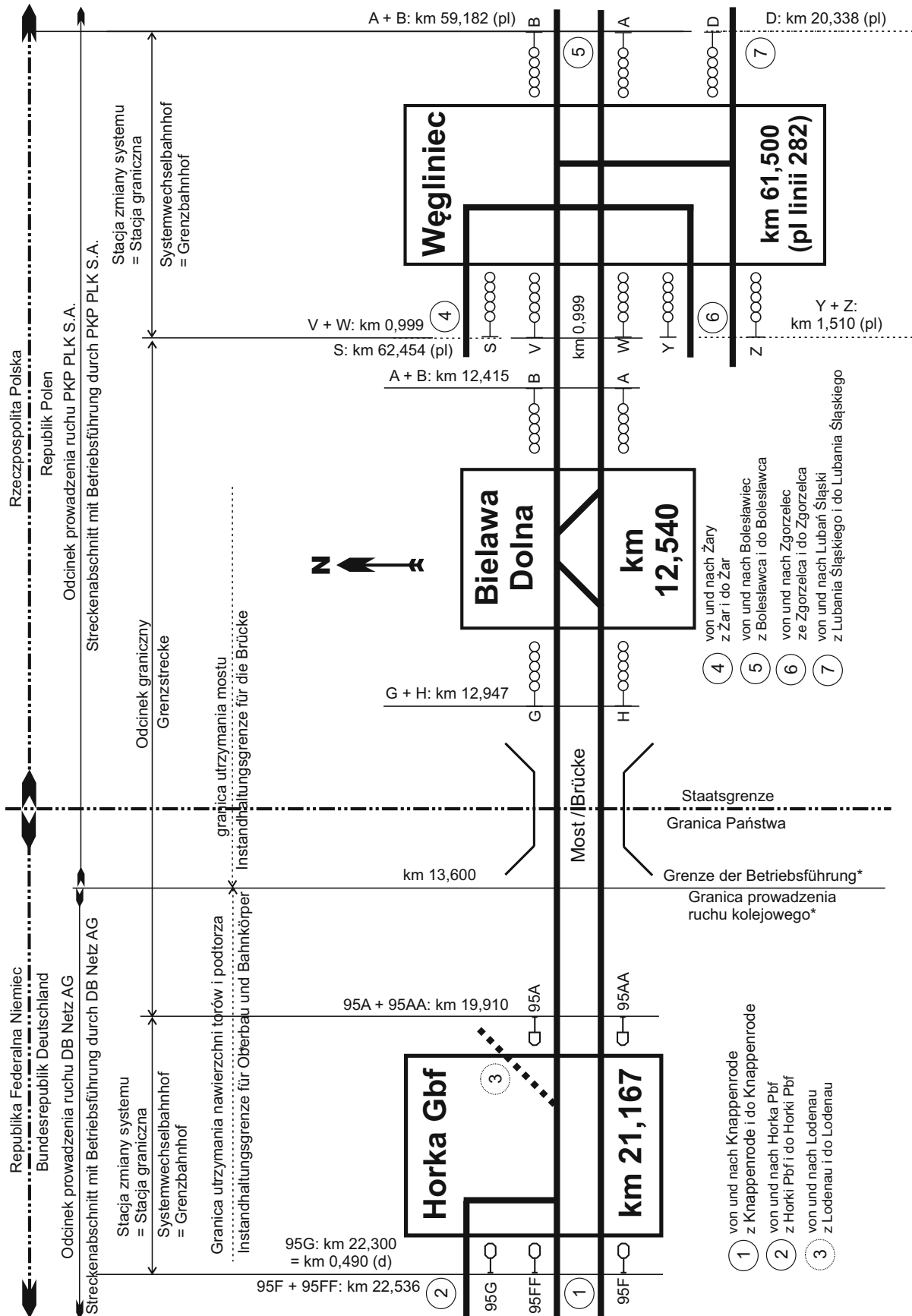
Die Instandhaltungsgrenzen werden in den einzelnen Abschnitten der RfBS, Teil B, ÖGV genannt.

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

Grenzüberschreitende Zugfahrten beginnen mit der Ab- oder Durchfahrt auf einem Systemwechselbahnhof oder ggf. auf einem anderen Punkt der Grenzbetriebsstrecke, überqueren die Staatsgrenze und enden mit der Ein- oder Durchfahrt auf einem Systemwechselbahnhof oder ggf. einem anderen Punkt der Grenzbetriebsstrecke.

¹ Die tatsächliche km-Position kann geringfügig von der in der ÖGV angegebenen Position abweichen, da die letzte Schweißnaht als Bezugspunkt für die Instandhaltungsgrenze erst nach dem Redaktionsschluss für die ÖGV ausgeführt wird.

Skizze zu Begriffsbestimmungen



3 Fahren von Zügen

3.1 Arbeitszeit auf der Grenzbetriebsstrecke

Die Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf – Wępliniec ist ganztätig geöffnet. Nach Bedarf können die DB Netz AG und die PKP PLK S.A. Vereinbarungen über die Unterbrechung der Arbeitszeit ihrer Mitarbeiter auf den Systemwechselbahnhöfen treffen.

4 Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen

4.1 Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke

- (1) Die Grenzbetriebsstrecke ist zwischen Węglińiec und Horka Gbf zweigleisig und von Węglińiec bis über Grenzbrücke über die Lausitzer Neiße elektrifiziert. In Deutschland hat sie den Status einer Hauptbahn, in Polen ist sie eine Bahn ersten Ranges. Sie ist Teil des TEN (Trans-European Networks/Transeuropäische Netze) für Eisenbahnstrecken.

Zwischen den Systemwechselbahnhöfen befinden sich im Bereich der Betriebsführung durch die PKP PLK S.A. die Betriebsstelle Bielawa Dolna (km 12,540). Die Überleitstelle Bielawa Dolna wird in der Regel durch den FdI Węglińiec fernbedient.

Der Bf Horka Gbf und die Grenzbetriebsstrecke auf deutscher Seite bis zum Brückenwiderlager der Grenzbrücke werden in mehreren Stufen weiter ausgebaut. Auf deutscher Seite enthält der Zusatz 302.2007Z99 zur Ril 302 Ausführungen zu den einzelnen Bauzuständen.

- (3) Auf der Grenzbetriebsstrecke beträgt der Bremsweg bei Signalanlagen der PKP PLK S.A. 1300 m und bei Signalanlagen der DB Netz AG 1000 m.

- (4) Auf dem Abschnitt Węglińiec – Staatsgrenze beträgt die maßgebliche Neigung

- im Bf Węglińiec 0,500 ‰,
- von km 0,638 bis km 5,960 (pl) 6,300 ‰,
- von km 5,960 bis bis Blocksignale der Überleitstelle Bielawa Dolna in km 12,415 7,300 ‰,
- von km 12,415 bis km 12,933 7,900 ‰,
- von km 12,933 bis Staatsgrenze km 13,424 4,600 ‰.

Auf dem Abschnitt Staatsgrenze – Horka Gbf wird die maßgebende Neigung

- zwischen der Staatsgrenze km 13,424 und km 14,965 mit 7,553 ‰,
- zwischen km 14,965 und dem Einfahrsignal Horka Gbf km 19,910 mit 6,000 ‰,
- und im Bf Horka Gbf mit 8,000 ‰.

angegeben. Nach dem Regelwerk der DB Netz AG entspricht dies einer Kennzeichnung in den Fahrplanunterlagen ohne Sägelinien.

- (5) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt auf der Grenzbetriebsstrecke 120 km/h.

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

Der Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die DB Netz AG ist in die Streckenklasse D4 (22,5 t Radsatzlast, 8,0 t/m Meterlast) eingestuft. Der Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die PKP PLK S.A. ist in die Streckenklasse D3 (22,5 t Radsatzlast, 7,2 t/m Meterlast) eingestuft.

- (7) Für die Grenzbetriebsstrecke gilt die Fahrzeugumgrenzungslinie G2 (UIC), das entspricht der polnischen Fahrzeugumgrenzungslinie PN-70/K-0256.

- (8) Auf der Grenzbetriebsstrecke ist kein Bogenhalbmesser kleiner als 190 m (Bogenhalbmesser des abzweigenden Gleis' der Weichen).
- (9) Der Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die PKP PLK S.A. ist mit analogem Zugfunk polnischer Bauart (Kanal R1) ausgerüstet.

Der Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die DB Netz AG ist mit GSM-R Zugfunk deutscher Bauart [GSM-R (D)] ausgerüstet.

(10) Zugbeeinflussungsanlagen

1. Der Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die DB Netz AG ist mit Zugbeeinflussungsanlagen PZB 90 (PZB = punktförmige Zugbeeinflussung) ausgerüstet.

Auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die DB Netz AG ist je ein Gleismagnet 1000 Hz der SHP (SHP = samoczynne hamowanie pociągu = Einrichtungen der selbsttätigen Zugbremsung) im km 14,489 für die Vorsignale ToG und ToH (km 14,289) vorhanden.

Die Magneten sind ständig wirksam und lösen im Zugbeeinflussungssystem PZB 90 eine 1000 Hz Beeinflussung aus.

2. Der Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die PKP PLK S.A. ist mit Einrichtungen der SHP ausgerüstet. Je ein Gleismagnet 1000 Hz der SHP befindet sich im km 10,893 für die Vorsignale ToA und ToB (km 11,093) in Richtung Bf Horka Gbf vorhanden.
3. Die ERTMS/ETCS-Anlagen Level 2 wurden auf dem Streckenabschnitt Bielawa Dolna - Węglińiec und in der Überleitstelle Bielawa Dolna nur errichtet. Die konfigurierten Anlagen auf der Grenzbetriebsstrecke werden nicht in Betrieb genommen.

Zugfahrten mit ERTMS/ETCS, Level 2 in und aus Richtung Legnica beginnen und enden im Bahnhof Węglińiec.

(12) Besondere Signalstandorte

1. Die Einfahrtvorsignale ToH (Regelgleis) und ToG (Gegengleis) der Überleitstelle Bielawa Dolna stehen in km 14,289 im Bereich der DB Netz AG. Das Verhalten an diesen Signalen richtet sich nach den Signalvorschriften Ie – 1 der PKP PLK S.A.

Warnsignale W 11 b (Vorsignalbaken) zu den Einfahrtvorsignalen ToH und ToG stehen in km 14,389, km 14,489, km 14,589. Das Verhalten an diesen Signalen richtet sich nach den Signalvorschriften Ie – 1 der PKP PLK S.A.

2. In der Fahrtrichtung von Polen nach Deutschland sind die Orientierungszeichen GSM-R (D) durch die DB Netz AG in km 13,247 an jedem Gleis angebracht.

In der Fahrtrichtung von Deutschland nach Polen sind durch die PKP PLK S.A. an jedem Gleis W 28 „Hinweiszeichen auf den Zugfunkkanal“ in km 13,247 (300 m vor Blocksignal der Üst Bielawa Dolna) aufgestellt.

3. In der Fahrtrichtung von Polen nach Deutschland sind die Hinweiszeichen We 4a ‚Einfahrt für elektrische Triebfahrzeuge verboten‘ in km 13.654 an jedem Gleis aufgestellt.

4.2 Systemwechselbahnhof

Die Grenzbahnhöfe Horka Gbf und Węgliniec sind gleichzeitig die Systemwechselbahnhöfe.

6 Örtliche Regelungen zu den Betriebs- und Signalrichtlinien der DB Netz AG und PKP PLK S.A. sowie zu weiteren Richtlinien und internationalen Abkommen

6.1 Betriebsvorschriften

Lfd. Nr.	Hinweis auf Ril 408 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen zum Betrieb auf der Grenzbetriebsstrecke	Hinweis auf Vorschrift Ir1 der PKP PLK S.A.
1	zu 408.0101 Abschn. 2 zu 408.2101 Abschn. 2 zu 408.4801 Abschn. 2	<p>Angaben für das Streckenbuch</p> <p>Das Zugpersonal grenzüberschreitender Zugfahrten muss im Bereich der Betriebsführung durch die DB Netz AG die Angaben für das Streckenbuch mitführen.</p> <p>Das Zugpersonal grenzüberschreitender Zugfahrten muss im Bereich der Betriebsführung durch die PKP PLK S.A. die Informationen über die technischen Parameter der Eisenbahnstrecke mitführen.</p>	zu § 16
2	zu 408.0111 Abschn. 13	<p>Durchführung von Zugfahrten</p> <p>Zuständig für die Durchführung des Eisenbahnbetriebes auf dem Bf Horka Gbf ist der özF Hoyerswerda 1. In dieser RfBS, Teil B, ÖGV wird er als ‚Fdl Horka Gbf‘ bezeichnet. Sein Arbeitsplatz befindet sich in der Betriebszentrale Leipzig. Die sicherungstechnischen Anlagen werden in der Regel fernbedient.</p> <p>Im Störfall kann ein Notbedienplatz in der Unterzentrale (UZ) Hoyerswerda für die Bedienung Bf Horka Gbf besetzt werden. Innerhalb des Zeitraums der Störung wird der Eisenbahnbetrieb von dort geführt.</p> <p>Die Üst Bielawa Dolna wird vom Fdl des Stellwerks „Wg“ Węglińiec fernbedient. Im Störfall kann die Üst Bielawa Dolna von einem Fdl im Stellwerk Bielawa Dolna örtlich bedient werden.</p>	zu § 30
4	zu 408.0212 zu 408.2212	<p>Ergänzung der Bezeichnung durchgehender Hauptgleise</p> <p>Das Regelgleis (rechtes Gleis) Bielawa Dolna – Horka Gbf wird als Streckengleis 1 und das Regelgleis (rechtes Gleis) Horka Gbf – Bielawa Dolna wird als Streckengleis 2 bezeichnet.</p>	zu § 5

Lfd. Nr.	Hinweis auf Ril 408 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen zum Betrieb auf der Grenzbetriebsstrecke	Hinweis auf Vorschrift Ir1 der PKP PLK S.A.
9	zu 408.0261 Abschn. 1 (1)a) 8. zu 408.2231 Abschn. 1	<p>Züge zulassen, die außergewöhnliche Sendungen befördern</p> <p>Bei Zügen mit außergewöhnlichen Sendungen, die ihren Zuglauf auf den Systemwechselbahnhöfen beginnen oder bei denen ein Personalwechsel bzw. eine Änderung der Zugbildung erfolgt und für die eine Fertigmeldung erforderlich ist, meldet der Zugführer dem FdI das Mitführen von außergewöhnlichen Sendungen. Zusätzlich sind bei Fertigmeldungen auf dem Bf Horka Gbf die Nummern der Beförderungsanordnungen zu melden.</p>	Zu Ir-10

Lfd. Nr.	Hinweis auf Ril 408 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen zum Betrieb auf der Grenzbetriebsstrecke	Hinweis auf Vorschrift Ir1 der PKP PLK S.A.
10	zu 408.0301 zu 408.2301 Abschn. 2	<p>Ortskenntnis des Zugpersonals</p> <p><u>Bf Horka Gbf</u></p> <p>Wird beim Rangieren im Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die DB Netz AG eine Gruppe gekuppelter Fahrzeuge rangiert, von denen mindestens ein Fahrzeug kein arbeitendes Tfz ist, muss die Rangierfahrt in der Regel von einem Rangierbegleiter des trassenbestellenden EVU begleitet werden. Ausgenommen ist ein Vorrücken in Fahrtrichtung.</p> <p>Werden beim Rangieren auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die DB Netz AG nur arbeitende Tfz bewegt, kann die Rangierfahrt ohne einen Rangierbegleiter durchgeführt werden, wenn das Triebfahrzeugpersonal Ortskenntnis besitzt und eine ständige Telekommunikationsverbindung zum Fdl Horka Gbf besteht. Ist dies nicht gegeben, muss die Rangierfahrt ebenfalls von einem Rangierbegleiter des trassenbestellenden EVU begleitet werden.</p> <p>In Notsituationen kann davon abgewichen werden, wenn eine solche Rangierfahrt unter der Einweisung und Aufsicht eines deutschen Mitarbeiters (z.B. Notfallmanager) begleitet wird.</p> <p><u>Bf Wępliniec</u></p> <p>Eisenbahnfahrzeuge dürfen nur mit einem Rangierbegleiter des trassenbestellenden EVU rangiert werden; er muss über Ortskenntnis verfügen und eine funktionsfähige Funkeinrichtung zur Verständigung mit dem Fdl Wępliniec mit sich führen.</p> <p>Tfz, die mit Personalen eines in Polen zugelassenen EVU besetzt sind, dürfen nur dann ohne Rangierbegleiter rangieren, wenn die Rangierfahrten auf den festgelegten Rangierwegen erfolgen, der Tf über Ortskenntnis verfügt und das Tfz mit einer funktionsfähigen Funkeinrichtung zur Verständigung mit dem Fdl Wępliniec ausgerüstet ist.</p>	zu § 16
11	zu 408.0321 zu 408.2321 Abschn. 2	<p>Meldung an den Fdl, dass der Zug vorbereitet ist</p> <p><u>Bf Wępliniec</u></p> <p>Die Fertigmeldung nimmt der Tf spätestens 5 min vor Abfahrt bei Personenzügen und spätestens 10 min vor der Abfahrt bei Güterzügen vor der fahrplanmäßigen Abfahrt des Zuges vor.</p>	zu § 14

Lfd. Nr.	Hinweis auf Ril 408 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen zum Betrieb auf der Grenzbetriebsstrecke	Hinweis auf Vorschrift Ir1 der PKP PLK S.A.
12	zu 408.4011	<p>Übermittlungscod</p> <p>Der Fdl Horka Gbf kennzeichnet von ihm erteilte zweisprachige Befehle G d/pl in der Regel mit einem Übermittlungscod. Der Übermittlungscod setzt sich aus der Abkürzung des Fdl-Arbeitsplatzes ‚BHWX‘, der Ziffer ‚9‘ (nur für zweisprachige Befehle) und nach einem Bindestrich die fortlaufenden Ziffern von 001 bis 999 (z.B. BHWX9-321) zusammen.</p> <p>Der Fdl Węgliniec führt ein Verzeichnis der Nummerierung der zweisprachigen Befehle G d/pl. Die Nummerierung erfolgt als fortlaufende dreistellige Nummer (z.B. 001), die auf dem Befehlsvordruck eingetragen wird. Soll ein zweisprachiger Befehl G d/pl diktiert werden, wird die Nummer als Bruchzahl dargestellt (z.B. 001/3). Im Zähler ist die laufende Nummer des Befehls, die der Fdl ausgegeben hat, eingetragen. Im Nenner fügt der Tf seine eigene Befehlsnummer hinzu.</p>	zu § 57
13	zu 408.0411 Abschn. 2 zu 408.2411 Abschn. 2	<p>Befehl G übermitteln</p> <p>Auf der Grenzbetriebsstrecke dürfen zweisprachige Befehle G d/pl an Züge fernmündlich diktiert werden.</p>	zu § 57
14	zu 408.0435 Abschn. 3	<p>Züge begleiten, die außergewöhnliche Sendungen befördern</p> <p>Sind Züge, die außergewöhnliche Sendungen befördern, zu begleiten, meldet sich die Begleitung vor der Fahrt beim Fdl des Systemwechselbahnhofs, der den Zug auf die Grenzbetriebsstrecke ablässt.</p> <p>Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die DB Netz AG ein Zug, der eine außergewöhnliche Sendungen befördert, an einer Engstelle durch eine Fachkraft der DB Netz AG vorbei zu leiten ist, meldet sich die Fachkraft vor der Fahrt beim Fdl, der den Zug ablässt.</p> <p>Wenn auf dem Streckenabschnitt mit Betriebsführung durch die PKP PLK S.A. Züge mit außergewöhnliche 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</p>	zu Ir-10

Lfd. Nr.	Hinweis auf Ril 408 der DB Netz AG	Bestimmungen, die von den Richtlinien des benachbarten Eisenbahninfrastrukturunternehmens abweichen und Sonderregelungen zum Betrieb auf der Grenzbetriebsstrecke	Hinweis auf Vorschrift Ir1 der PKP PLK S.A.
19	zu 408.0481 Abschn. 3 zu 408.2341	Fahrpläne an Sperrfahrten Sperrfahrten zwischen dem Bf Horka Gbf und der Üst Bielawa Dolna können die Fahrplandaten mittels zweisprachigem Befehl G 1-14 d/pl (z.B. Wortlautbeiblatt zum Befehl G 14, Ziffer W1) erhalten.	Zu § 53

6.2 Besondere örtliche Regelungen für Mitarbeiter der EVU; die am Eisenbahngrenzbetrieb beteiligt sind

6.2.1 Vorgaben der Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen (PZB – SHP)

- (1) Die auf dem jeweiligen Netz verkehrenden Tfz der EVU müssen mit Zugbeeinflussungseinrichtungen ausgerüstet sein (Netzzugangskriterium). In Polen ist dies das System SHP und in Deutschland das System PZB 90.
- (2) Das deutsche und die beiden polnischen Zugbeeinflussungssysteme sind nicht kompatibel. Für die Grenzbetriebsstrecke werden deshalb Transitionsregeln vereinbart.

6.2.2 Betriebliche Vorgaben zur Transition zwischen PZB und SHP

- (1) Auf der Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf - Węglińiec sind durch die Infrastruktur technisch gestützte Komponenten für die fahrende/dynamische Transition zwischen PZB und SHP nicht vorhanden.
- (2) Das Umschalten zwischen den Zugbeeinflussungssystemen PZB und SHP erfolgt in beiden Fahrtrichtungen in der Üst Bielawa Dolna. Zu diesem Zweck muss ein Betriebshalt in Bielawa Dolna eingeplant werden. Die Züge halten vor den Blocksignalen der Überleiststelle in ihrer Fahrtrichtung.

Fahrtrichtung Węglińiec – Horka Gbf

Nach dem Anhalten vor dem Blocksignal wird auf dem führenden Tfz die Zugbeeinflussung vom System SHP auf das System PZB gewechselt. Den vollzogenen Wechsel meldet der Tf an den für die Üst Bielawa Dolna zuständigen Fdl mit dem Wortlaut „Bielawa Dolna, Zug Nr. ... PZB eingeschaltet/Bielawa Dolna, w pociągu nr ... PZB zostało załączone“. Nach Eingang dieser Meldung darf der Fdl das Blocksignal auf Fahrt stellen, das Ersatzsignal bedienen bzw. bei Erfordernis einen entsprechenden zweisprachigen Befehl G d/pl erteilen.

Fahrtrichtung Horka Gbf – Węgliniec

Nach dem Anhalten vor dem Blocksignal wird auf dem führenden Tfz die Zugbeeinflussung vom System PZB auf das System SHP gewechselt. Anschließend meldet der Tf den vollzogenen Wechsel der Zugbeeinflussung an den für die Üst Bielawa Dolna zuständigen Fdl mit dem Wortlaut „Bielawa Dolna, Zug Nr. ... SHP eingeschaltet/Bielawa Dolna, w pociągu nr ... SHP zostało załączone“. Nach Eingang dieser Meldung darf der Fdl das Blocksignal auf Fahrt stellen, das Ersatzsignal bedienen bzw. bei Erfordernis einen entsprechenden zweisprachigen Befehl G d/pl erteilen.

6.2.3 Umschaltung Zugfunk

Der Wechsel zwischen dem analogen Zugfunk polnischer Bauart und dem deutschen Zugfunk GSM-R (D) für beide Fahrtrichtungen erfolgt gemäß den nachstehenden Grundsätzen.

Fahrtrichtung Węgliniec – Horka Gbf

Bei Zügen, die auf der Grenzbetriebsstrecke zwischen den Bf Węgliniec und Horka Gbf verkehren, muss der pl analoge Zugfunk im Zugfunkgerät bis km 13,247 aktiv sein. Der deutsche Zugfunk GSM-R (D) muss im Zugfunkgerät spätestens in Höhe des Orientierungszeichen GSM-R (D) in km 13,247 aktiv sein.

Fahrtrichtung Horka Gbf – Węgliniec

In den Zügen, die auf der Grenzbetriebsstrecke zwischen den Bf Horka Gbf und Węgliniec verkehren, muss der analoge Zugfunk polnischer Bauart im Zugfunkgerät spätestens ab km 13,252 (Höhe des Hinweiszeichens W 28 ‚Hinweiszeichen auf den Zugfunkkanal‘) aktiv sein.

6.2.4 Auf der Grenzbetriebsstrecke anzuwendende Sprache

(1) Für die Grenzbetriebsstrecke ist die Betriebssprache wie folgt festgelegt:

- Die Verständigung zwischen dem Tf einer grenzüberschreitenden Zugfahrt und dem Fdl des Bf Horka Gbf sowie anderen Mitarbeitern der DB Netz AG im Bereich der Betriebsführung der DB Netz AG erfolgt in deutscher Sprache.
- Die Verständigung zwischen dem Tf einer grenzüberschreitenden Zugfahrt und dem Fdl des Bf Węgliniec sowie anderen Mitarbeitern der PKP PLK S.A. im Bereich der Betriebsführung der PKP PLK S.A. erfolgt in polnischer Sprache.

Die Verständigung mit den Fdl kann auch ein anderer sprachlich befähigter Mitarbeiter oder der Tf des Partner-EVU übernehmen.

Der Mitarbeiter des EVU, der die Verständigung mit den Fdl durchführt, muss die Betriebssprachen soweit beherrschen, dass er betriebliche Meldungen verstehen bzw. abgeben kann und ihm zweisprachigen Befehle G d/pl an Züge diktiert werden können.

Ab Fahrplanwechsel (Dezember 2018) müssen die Tf die Betriebssprachen mindestens auf dem Sprachniveau B1 beherrschen.

6.2.5 Sonstiges

- (1) Der Tf grenzüberschreitender Zugfahrten müssen mit den Befehlsvordrucken der zweisprachigen Befehle G d/pl für die Grenzbetriebsstrecken (bei DB Netz AG Vordrucke 302.2000V01, 302.2000V02 und 302.2000V03) ausgerüstet sein. Die Druckvorlagen können bei der DB Netz AG, RB Südost, Bereich Vertrieb und Fahrplan oder bei DB Netz AG, PD Dresden, Bereich Betriebsplanung bzw. beim Infrastrukturbereich Wrocław der PKP PLK S.A. angefordert werden.
- (2) Im Bf Horka Gbf sind keine Lokwechsel möglich. Diese Möglichkeit wird es erst nach Abschluss der nächsten Ausbaustufe des Bf geben (geplant für Dezember 2018).

8 Oberleitungsanlagen für die elektrische Traktion

- (1) Die Grenzbetriebstrecke ist zwischen Węglinieć und km 13,703 mit einer Oberleitungsanlage für eine Fahrspannung von 3 000 V Gleichstrom überspannt. Die Oberleitungsanlage steht in der Regel unter Spannung.
- (2) Die Grenzbetriebsstrecke kann nicht durchgehend mit elektrischer Traktion befahren werden. Für Ende des Jahres 2018 ist die Inbetriebnahme einer Oberleitungsanlage für eine Fahrspannung von 15 000 V 16,7 Hz Wechselstrom geplant. Beide Oberleitungsanlagen sollen dann mit einer Systemtrennstelle verbunden sein und ein durchgehender Betrieb mit elektrischer Traktion auf der Grenzbetriebsstrecke möglich werden.

9 Inkraftsetzung

Die „Örtliche Grenzvereinbarung zwischen der DB Netz AG, Regionalbereich Südost, Produktionsdurchführung Dresden und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych we Wrocławiu (Infrastrukturbetrieb der Eisenbahn in Wrocław) für die Grenzbetriebsstrecke Horka Gbf – Węgliniec“ tritt am 25.11.2016 in Kraft.

Mit diesem Tage endet die Gültigkeit der „Zusatzvereinbarung zur Grenzbetriebsvereinbarung für den Eisenbahngrenzverkehr zwischen Unternehmen Polnische Staatsbahnen und der Deutschen Bahn AG Teil II, Örtliche Bestimmungen für den Eisenbahngrenzübergang Horka Gbf - Węgliniec“ vom 01.01.1996.

Dresden/Wrocław, 10.11.2016

für die
DB Netz AG

i.V. gez. Dieter Prautzsch
Leiter der Produktionsdurchführung Dresden

i.V. gez. Klaus Heinke
Leiter der Betriebsplanung Dresden

für die
PKP PLK SA

gez. Zbigniew Gzik
Direktor des Eisenbahnbetriebes in Wrocław

gez. Janusz Mądry
Stellvertreter des Direktors des Eisenbahnbetriebes in Wrocław für Betriebsangelegenheiten

10 Anhänge

10.7 Verzeichnis der auf der Grenzbetriebsstrecke zugelassenen Triebfahrzeuge

Ein Verzeichnis der vor 1994 erteilten Triebfahrzeugzulassungen (auf deutscher Seite vor Gründung des Eisenbahnbundesamtes) kann bei der DB Netz AG, RB SO, Kundenmanagement und Fahrplan Leipzig eingesehen werden.

10.8 Abkürzungsverzeichnis

Diese Abkürzungen werden nur im deutschsprachigen Text verwendet.

AG	Aktiengesellschaft
AGV	Allgemeine Grenzvereinbarung
Az	Achszähler
Betra	Betriebs- und Bauanweisung
Bf	Bahnhof
BL	Betriebsleitung
BR	Baureihe
BZ	Betriebszentrale
BZA	Betrieb Zugförderung außergewöhnlich (Aktenzeichen für die Beförderung von Gegenständen und Fahrzeugen außergewöhnlicher Art)
bzw.	beziehungsweise
d	deutsch, Deutschland
DB	Deutsche Bahn
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERTMS/ETCS	European Rail Traffic Management System (System für das Management und die Steuerung des Eisenbahnverkehrs) / European Train Control System (Zugbeeinflussungssystem)
ESTW	Elektronisches Stellwerk
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fdl	Fahrdienstleiter
Gbf	Güterbahnhof
ggf.	gegebenenfalls
GSM-R	Global System for Mobile Communications - Railway (Mobilfunksystem, das auf dem weltweiten Funkstandard GSM aufbaut und für die Eisenbahn angepasst wurde)
hz	Hertz
km	Kilometer
KV	Kombinierter Verkehr
La	Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und andere Besonderheiten
Lü	Lademaßüberschreitung
m	Meter
MPG	Miejscowe Porozumienie Graniczne (Örtliche Grenzvereinbarung)
Nr.	Nummer
ÖGV	Örtliche Grenzvereinbarung
özF	örtlich zuständiger Fahrdienstleiter
Pbf	Personenbahnhof

pl	polnisch, Polen
PKP	(Polskie Koleje Państwowe) Polnische Staatsbahnen
PLK	(PKP Polskie Linie Kolejowe) Polnische Bahnlinien
PNZ	Zgoda na przewóz przesyłki nadzwyczajnej w komunikacji międzynarodowej (Zustimmung zu einer außergewöhnlichen Sendung im internationalen Verkehr)
PRG	Uregulowań w zakresie prowadzenia ruchu przez granicę państwową (Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze)
PZB	Punkförmige Zugbeeinflussung
RB	Regionalbereich
RfBS	Regeln für die Betriebsführung über die Staatsgrenze
Ril	Richtlinie
S.A.	(Spółka Akcyjna) Aktiengesellschaft
SHP	samoczynne hamowanie pociągu = Selbsttätige Zugbremsung
Sifa	Sicherheitsfahrschaltung
SO	Südost
TEN	(Trans-European Networks) Transeuropäische Netze
Tf	Triebfahrzeugführer
Tfz	Triebfahrzeug
UIC	Union internationale des chemins de fer (Internationaler Eisenbahnverband)
UTK	(Urzędu Transportu Kolejowego) Amt für den Schienentransport
usw.	und so weiter
Üst	Überleitstelle
UZ	Unterzentrale
VzG	Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten
WOS	Wykaz ostrzeżeń stałych (Verzeichnis ständiger Vorsichtsstellen)
z.B.	zum Beispiel