

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
Titelseite	Aktualisierung Nr. 1	Aktualisierung Nr. 2	
	Gültig ab 14.12.2025	Gültig ab 13.12.2026	
	Fachautor HBB 34	Fachautor: V.IWB 34	
Vertragspartner	HBB ...	V.IW ...	aktualisiert
Nachweis der Aktualisierungen	-	Neuordnung zu Ressort V.IW - Aktualisierung des IVV	zum 13.12.2026
Inhaltsverzeichnis	Geltungsbereich strena	Geltungsbereich	Kopierfehler beseitigt
Abkürzungsverzeichnis			zweisprachige Tabellenüberschrift realisiert
1.1. Rechtsgrundlage	Die vorliegende ÖGV Löcknitz-Szczecin Główny wird zwischen den oben aufgeführten Vertragspartnern auf Grundlage des: (...) - Vertrages zwischen DB Netz AG und PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. über die Zusammenarbeit der Eisenbahninfrastrukturbetreiber (Infrastrukturverknüpfungsvertrag – IVV) vom 22.09.2022 abgeschlossen.	Die vorliegende ÖGV Löcknitz-Szczecin Główny wird zwischen den oben aufgeführten Vertragspartnern auf Grundlage des: (...) - Vertrages zwischen DB Netz AG und PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. über die Zusammenarbeit der Eisenbahninfrastrukturbetreiber (Infrastrukturverknüpfungsvertrag – IVV) vom 22.09.2022 - in der jeweils gültigen Fassung abgeschlossen.	Der IVV ist ein Vertrag zwischen den Infrastrukturbetreibern, welcher unter anderem die Ausarbeitung von örtlichen Grenzvereinbarungen fordert, deren Auszüge den EVU in der Ril 302,2201Z01 bekanntgegeben werden.
1.3.3. Grenze der Betriebsführung	Grenze der Betriebsführung auf der Grenzbetriebsstrecke Löcknitz - Szczecin Główny ist die Staatsgrenze im km 13,194 (DB InfraGO AG/ PKP PLK S.A.).	Die Grenze der Betriebsführung auf der Grenzbetriebsstrecke Löcknitz - Szczecin Główny ist die <u>Streckenverknüpfung zwischen der Strecke 6327 und der polnischen Strecke 408 (Staatsgrenze)</u> im km 13,194 , welche sowohl dem Primary Location Code DE-13912 wie auch dem PLC PL-22 entspricht.	Die Streckenverknüpfung der Strecke 6327 mit der Strecke 408 der PKP befindet sich an der Staatsgrenze.

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
2.4.4. Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen	Betriebsleitstellen zur Steuerung des Bahnbetriebes über die Grenzbetriebsstrecke Löcknitz- Szczecin Główny sind seitens der- DB InfraGO AG die Betriebszentrale Berlin der Region Ost.	Betriebsleitstellen zur Steuerung des Bahnbetriebes über die Grenzbetriebsstrecke Löcknitz- Szczecin Główny sind seitens der- DB InfraGO AG die <u>Netzdisposition</u> Berlin der Region Ost.	Der Begriff „Betriebszentrale“ wird so nicht mehr geführt
	Bei Abweichungen vom Fahrplan oder teilweiser eingeschränkter Fahrwegverfügbarkeit treffen die Betriebsleitstellen beider EIU Entscheidungen zur Fortführung eines sicheren Zug betriebes.	Bei Abweichungen vom Fahrplan oder teilweiser eingeschränkter Fahrwegverfügbarkeit treffen die Betriebsleitstellen beider EIU Entscheidungen zur Fortführung eines sicheren <u>Bahn</u> betriebes.	Zeitgemäße Darstellung des Sachverhalts
3.3. Außergewöhnliche Sendungen 3.3.1. Allgemeine betriebliche Bestimmungen	1. Der Transport erfolgt auf Grundlage der IRS 50502 der UIC für den Kombinierten Ladungsverkehr, sowie der nationalen Gesetze und Richtlinien	1. Der Transport erfolgt auf der Grundlage der IRS 50502 für den Kombinierten Ladungsverkehr, sowie der nationalen Gesetze und Richtlinien	Konkretisierung
	Das EVU übermittelt mit der Trassenanmeldung die DB Bza-Nummer und die PNZ-Nummer der PKP-PLK S.A.	Das EVU <u>gibt in den</u> Trassenanmeldungen <u>sowohl</u> die Bza-Nummer <u>als auch</u> die PNZ-Nummer <u>an</u> .	Grammatikalische Veränderungen ohne den Inhalt zu verändern.
	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.	5. Der Transport darf nur mit den 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.	Auf Polnisch ist nur von „festgelegten Zügen“ die Rede. Da es außer Zügen im Netzfahrplan und Gelegenheitsverkehr keine anderen Züge geben dürfte, wurde die Begrifflichkeit entfernt.
	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 Beförderungs anweisung zu senden.	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 EVU an die zuständige Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A. mit dem Ziel der Erteilung der Beförderungs <u>anordnung</u> zu senden.	a) wenn das EVU das gleiche bleibt, ist der Begriff „übernehmendes EVU“ nicht gerechtfertigt. b) der Begriff „Beförderungsanordnung“ kommt dem darzustellendem Sachverhalt näher.

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
3.3.2. Örtliche betriebliche Bestimmungen Bestimmungen für die Relation Löcknitz - Szczecin Gumieńce Art und Weise der Übergabe außergewöhnlicher Sendungen auf dem Bahnhof Löcknitz	Nach Erhalt der Information über das Vorhandensein von außergewöhnlichen Sendungen in angebotenen Zügen , prüft der Fdl Torgelow die für den Abschnitt der DB InfraGO - Staatsgrenze - Löcknitz geltenden Beförderungsbedingungen, und kann dem Fdl Stobno Szczecińskie die Zustimmung zum Anbieten des Zuges erteilen.	Nach Erhalt der Information über das Vorhandensein von außergewöhnlichen Sendungen, prüft der Fdl Torgelow die für den Abschnitt der DB InfraGO - Staatsgrenze - Löcknitz geltenden Beförderungsbedingungen, und kann dem Fdl Stobno Szczecińskie die Zustimmung zum Anbieten des Zuges erteilen.	Grammatikalische Verbesserung zur besseren Verständlichkeit
	Im Falle einer außergewöhnlichen Sendung, die aus dem Ausland an einem Bahnhof in Polen oder im Transit in ein anderes Land übernommen werden soll, beantragt das in Polen auftretende EVU die Zustimmung zur Beförderung außergewöhnlicher Sendungen beim Samodzielnego Wielosobowego Stanowiska ds. Przewozów Nadzwyczajnych - der selbstständige Multifunktionsstelle für außergewöhnliche Sendungen im Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym	Im Falle einer außergewöhnlichen Sendung, die aus dem Ausland an einem Bahnhof in Polen oder im Transit in ein anderes Land übernommen werden soll, beantragt das in Polen auftretende EVU die Zustimmung zur Beförderung außergewöhnlicher Sendungen beim Samodzielnego Wielosobowego Stanowiska ds. Przewozów Nadzwyczajnych - der Abteilung für außergewöhnliche Sendungen im Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym	Die wörtliche Übersetzung der Bezeichnung für den Arbeitsplatz war schwer zu verstehen.
	2. Ist eine Prüfung der Sendung durch eine Kommission erforderlich, so erfolgt die Annahme der außergewöhnlichen Sendung aus dem Ausland und die Zulassung der Sendung zur Beförderung auf dem Netz der PKP PLK S.A. gegen Vorlage des „Übernahmeprotokolls von außergewöhnlichen Sendungen“, welches vom das in Polen auftretende EVU an den Arbeitsplatz für außergewöhnliche Transporte in der polnischen BZ in Szczecin, mindestens eine Stunde vor der vorgesehenen Fertigmeldung des Zuges auf dem Bf. Löcknitz, zu senden ist.	2. Ist eine Prüfung der Sendung durch eine Kommission erforderlich, so erfolgt die Annahme der außergewöhnlichen Sendung aus dem Ausland und die Zulassung der Sendung zur Beförderung auf dem Netz der PKP PLK S.A. gegen Vorlage des „Übernahmeprotokolls von außergewöhnlichen Sendungen“, welches vom dem in Polen auftretende EVU an den Arbeitsplatz für außergewöhnliche Transporte in der polnischen Netzdisposition in Szczecin, mindestens eine Stunde vor der vorgesehenen Fertigmeldung des Zuges auf dem Bf. Löcknitz, zu senden ist.	Grammatikalische Veränderungen ohne den Inhalt zu verändern. Da der Begriff Betriebszentrale nicht mehr gebräuchlich ist, ist die Abkürzung „BZ“ für die polnische Außenstelle des Zentrums für Betriebssteuerung nicht mehr anwendbar.

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
3.3.2. Örtliche betriebliche Bestimmungen Beförderungsanordnung	4. Die Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung ordnet der Mitarbeiter für außergewöhnliche Transporte in der BZ in Szczecin, nach Erhalt einer Mitteilung in Form eines Protokolls, vom in Polen auftretenden EVU, an.	4. Die Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung ordnet der Mitarbeiter für außergewöhnliche Transporte in der BZ in Szczecin, nach Erhalt einer Mitteilung in Form <u>des</u> Protokolls, <u>welches</u> vom in Polen auftretenden EVU <u>versendet wurde</u> , an.	Grammatikalische Veränderungen ohne den Inhalt zu verändern.
	5. Die Beförderungsanordnung für außergewöhnliche Sendungen kann auch gleichzeitig mit der Zustimmung für außergewöhnliche Sendungen erteilt werden.	5. Die Beförderungsanordnung für außergewöhnliche Sendungen <u>auf dem Netz der PKP PLK S.A.</u> kann auch gleichzeitig mit der Zustimmung für außergewöhnliche Sendungen erteilt werden.	Konkretisierung
4.5. Baufahrplan	-	<u>Eine netzausgelöste Neukonstruktion von Trassen durch die DB InfraGO AG kann nur erfolgen, wenn der auslösende Anlass im Netz der DB InfraGO AG liegt. Liegt der Anlass (z. B. eine Baumaßnahme) im Nachbarland, können entsprechende Änderungen nicht als netzausgelöste Änderung durch die DB InfraGO AG bearbeitet werden. Die erforderliche Änderungsbestellung ist in diesen Fällen durch das trassenbestellende EVU auszulösen.</u>	Benötigt ein grenzüberschreitender Zug aufgrund von Bauarbeiten oder anderen Einschränkungen bei einem anderen Infrastrukturbetreiber einen geänderten Fahrplan, muss die Neubearbeitung des Trassenanteils im Netz der DB InfraGO AG durch das EVU veranlasst werden.
5.1.2. Beschreibung der Bahnanlagen und	(5) Na odcinku granicznym obowiązuje skrajnia G2 (UIC).	(5) Na odcinku granicznym obowiązuje skrajnia <u>taboru typu</u> G2 (UIC).	Vervollständigung des polnischen Begriffes für Fahrzeugumgrenzungslinie

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
Einrichtungen der Grenzbetriebsstrecke	(8) Für grenzüberschreitende Zugfahrten gilt die Streckenklasse, ≤ 20 t Radsatzlast, $7,2$ t/m und Meterlast).	(8) Die Streckenklasse, Radsatzlast, und Meterlast für die Streckenabschnitte der DB InfraGO AG sind im Infrastrukturregister für die Strecke 6327 vorgegeben. Die zulässige Streckenklasse, Last (Radsatzbelastung) und Meterlast (Richtung und Gegenrichtung) für den Streckenabschnitt der PKP PLK S.A. sind im „Regulamin Sieci“ auf der Internet-Seite der PKP PLK S.A. https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/ im Anhang 2.2 und 2.4 für die Strecke 408 angegeben.	Die Daten können sich innerhalb der in den jeweiligen Infrastrukturnutzungsvorgaben zugelassenen Fristen ohne Rücksicht auf die Festlegungen der ÖGV ändern, deshalb wird nur noch auf das jeweilige Infrastrukturregister verwiesen.
5.2.1. Bahnhof Löcknitz (PLC: DE-16435)	-	(PLC: DE-16435)	Angabe gem TAV/TAP TSI
5.2.2. Haltepunkt Grambow (PLC: DE-13911)	-	(PLC: DE-13911)	Angabe gem TAV/TAP TSI
5.2.3. Bahnhof Stobno Szczecińskie (PLC: PL-31)		(PLC: PL-31)	Angabe gem TAV/TAP TSI
5.2.4. Bahnhof Szczecin Gumieńce (PLC Bereich Gm: PL-20)		(PLC: PL-20) (PLC Gbf Gl. 102-112: PL-9943)	Angabe gem TAV/TAP TSI
5.2.5. Bahnhof Szczecin Główny (PLC: PL-27)		(PLC: PL-27)	Angabe gem TAV/TAP TSI

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
6.4.2. Fahrplan a) Notwendigkeit der Verwendung eines Fahrplans auf der Grenzbetriebsstrecke	Züge, die mehr als 20 Stunden verspätet sind, dürfen die Grenzbetriebsstrecke nicht mehr befahren. Daher wird für Züge mit einer Verspätung von mehr als 20 Stunden eine neue, gültige Fahrplanunterlage für die Grenzbetriebsstrecke benötigt. Hierzu ist es erforderlich, eine entsprechende Trassenanmeldung im Gelegenheitsverkehr zu beantragen .	Züge, die mehr als 20 Stunden verspätet sind, dürfen die Grenzbetriebsstrecke nicht mehr befahren. Daher wird für Züge mit einer Verspätung von mehr als 20 Stunden eine neue, gültige Fahrplanunterlage für die Grenzbetriebsstrecke benötigt. Hierzu ist es erforderlich, eine entsprechende Trassenanmeldung im Gelegenheitsverkehr zu auszulösen.	Konkretisierung
7.1.3.	Zu 408.0202 Abschn. 1 und zu 408.2202 Abschn. 1	Zu 408.0056 Abschn. 2.4	Regeln für Bezeichnen der Züge sind in der 408.0056
7.1.4.	Zu 408.0202 Abschn. 1 und zu 408.2202 Abschn. 1	Zu 408.0056 Abschn. 2.4	Regeln für Aufträge und Meldungen und Bezeichnen der Züge sind in der 408.0056
7.1.7.	Zu Ir-1 § 16 Abs.3	Zu Ir-1 § 16 Abs.3 und 3a	In der polnischen „Bezugsspalte“ wurde der Absatz 3a ergänzt.
7.1.8.	Zu 408.0321 zu 408.2321 Abschn. 2 sowie 481.0205 Abschnitt 7	Zu 408.0321 Abschn. 1 zu 408.2321 Abschn. 2 sowie 481.0205 Abschnitt 7	Bezug angepasst
7.1.11. Geschwindigkeitseinschränkungen auf der Grenzbetriebsstrecke	Bei unvorhergesehenen eintretenden Geschwindigkeitseinschränkungen für die Grenzbetriebsstrecken ist die zuständige Betriebsleitstelle zu verständigen. Die Zugpersonale sind mit dem Befehl zu unterrichten.	Bei unvorhergesehen eintretenden Geschwindigkeitseinschränkungen für die Grenzbetriebsstrecken ist die zuständige Betriebsleitstelle zu verständigen. Die Zugpersonale sind mit dem Befehl zu unterrichten.	Grammatik

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
7.1.13. Übermitteln von schriftlichen Befehlen	Auf der Grenzbetriebsstrecke dürfen zweisprachige Befehle an Züge über Zugfunk diktiert, oder dem Tf ausgehändigt werden.	Auf dem polnischen Teil der Grenzbetriebsstrecke dürfen zweisprachige Befehle an Züge über Zugfunk diktiert, oder dem Tf ausgehändigt werden. Auf dem deutschen Teil der Grenzbetriebsstrecke gilt abweichend von Ril 408.0412, dass Befehle stets gemäß 408.0411 diktiert oder ausgehändigt werden. Abweichend gilt für den deutschen Teil der Grenzbetriebsstrecke, dass jene Triebfahrzeugführer, die über die Grenzstrecke hinaus auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG eingesetzt werden und hierüber im Umgang mit dem digitalen Befehl gemäß 408.0412 geschult sind, auch digitale Befehle empfangen dürfen, wenn sie dies mit dem Fdl vereinbaren und der Grund für die Befehlserteilung im Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG liegt.	zu 408.0412, Grundsätzlich gilt zur Erfüllung der Sprachregelung die zweisprachige Befehlsübermittlung. Die Nutzung des digitalen Befehls soll im Rahmen der vorhandenen Gegebenheiten ermöglicht werden.
7.1.15.	zu 408.0431 Abschnitt 2 c)	zu 408.0431 Abschnitt 1 Abs. 2 c)	Der Abschnitt 2 bezog sich auf das Umleiten von Zügen
7.1.18.	Zu Ir-1 § 58 Abs. 3 pkt 1 Buchst. c und zu Ir-1 (E1) § 16 pkt 6c	Zu Ir-1 § 58 Abs. 7 pkt 1 Buchst. c und zu Ir-1 (E1) § 16 pkt 6c	Polnische Bezugsquelle angepasst
7.1.20.	Zu Ir-1 § 14 Abs. 10 und zu § 58 Abs. 3 Pkt.1 d Ir-10 § 21	Zu Ir-1 § 14 Abs. 10 und zu § 58 Abs. 7 Pkt.1 c Ir-10 § 21	Polnische Bezugsquelle angepasst
7.1.22.	Zu Ir-1 § 66 Abs. 6	Zu Ir-1 § 66	Polnische Bezugsquelle angepasst
7.1.23.	Zu Ir-1 § 67 Abs. 1	Zu Ir-1 § 67	Polnische Bezugsquelle angepasst
7.1.27.	Zu 408.0411 Abschn 5 408.2411 Abschn 5	Zu 408.0411 Abschn 2.7 408.2411 Abschn 2.6	Bezugsquelle angepasst
7.1.43.	Zu Ir-1 § 55 Abs. 10,	Zu Ir-1 § 55 Abs. 10, 10a	Polnische Bezugsquelle angepasst

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
7.1.51. Signale an Zügen– Spitzensignal	Im Bereich der Betriebsführung der PKP-PLK S.A. wird das „Spitzensignal eines Zuges, welcher entgegen der gewöhnlichen Fahrtrichtung auf einem Gleis einer zwei- und mehrgleisigen Strecke fährt“ – Pc 2 – nicht geführt. Züge auf dem Gegengleis führen das Spitzensignal Pc 1/Zg1.	-	Die Regelung wurde im Jahre 2020 in die damalige AGV aufgenommen, weil es solche ein Spitzensignal auf der deutschen Infrastruktur unbekannt ist. Der zweigleisige Abschnitt befindet sich aber ausschließlich auf polnischem Gebiet. Es ist das Regelwerk des jeweiligen Infrastrukturbetreibers anzuwenden.
7.1.56. Liegegebliebener Zug auf der freien Strecke	Wenn ein Triebfahrzeugführer eines Mehrkraft-Tfz nach Wechsel der Traktionsart die Fahrt eines liegegebliebenen Zuges fortsetzen könnte, hat er den Fahrdienstleiter darüber zu informieren.	Wenn ein Triebfahrzeugführer eines Mehrkraft-Tfz nach Wechsel der Traktionsart die Fahrt eines Zuges fortsetzen könnte, hat er den Fahrdienstleiter darüber zu informieren.	Konkretisierung
7.1.57. Halt aus unvorhergesehenem Anlass (z.B. Triebfahrzeugschaden auf der Grenzbetriebsstrecke)	(1) Wenn auf der Grenzbetriebsstrecke ein Zug aus unvorhergesehenem Anlass, z.B. wegen eines schadhafte Fahrzeuges, hält, hat der Triebfahrzeugführer unverzüglich den Fahrdienstleiter zu verständigen und Hilfe anzufordern .	(1) Wenn auf der Grenzbetriebsstrecke ein Zug aus unvorhergesehenem Anlass, z.B. wegen eines schadhafte Fahrzeuges, hält, hat der Triebfahrzeugführer unverzüglich den Fahrdienstleiter zu verständigen.	Die sofortige Anforderung von Hilfe (nach Art und Weise des 408.2571 Abschnitt 2 Abs. 1) kann nicht aus den Regelwerken hergeleitet werden.
	Die Außenstelle des Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym in Szczecin entscheidet gemeinsam mit der Betriebsleitung Berlin, von welcher Seite ein Ersatztriebfahrzeug an den schadhafte Zug zu senden ist, und in welcher Richtung die Grenzbetriebsstrecke zu räumen ist.	Die Außenstelle des Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym in Szczecin entscheidet gemeinsam mit der Netzdisposition Berlin, von welcher Seite ein Ersatztriebfahrzeug an den schadhafte Zug zu senden ist, und in welcher Richtung die Grenzbetriebsstrecke zu räumen ist.	Der Begriff Betriebsleitung wird so nicht mehr verwendet.

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
9.3. Inkraftsetzung	Die Aktualisierung Nr. 1 der „Örtlichen Grenzvereinbarung zwischen der DB InfraGO AG, Region Ost, Betrieb Netz Neustrelitz und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych in Szczecin für die Grenzbetriebsstrecke Löcknitz – Szczecin Główny“ tritt am 14.12.2025 in Kraft. Die Regeln der allgemeinen Grenzvereinbarung vom 14.12.2008 werden auf der in der vorliegenden ÖGV aufgeführten Grenzbetriebsstrecke nicht angewendet.	Die Aktualisierung Nr. 2 der „Örtlichen Grenzvereinbarung zwischen der DB InfraGO AG, Region Ost, Betrieb Netz Neustrelitz und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych in Szczecin für die Grenzbetriebsstrecke Löcknitz – Szczecin Główny“ tritt am 13.12.2026 in Kraft.	