

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
Titelseite	Aktualisierung Nr. 3	Aktualisierung Nr. 4	
	Gültig ab 14.12.2025	Gültig ab 13.12.2026	
	Fachautor HBB 34	Fachautor: V.IWB 34	
Vertragspartner	HBB ...	V.IW ...	aktualisiert
Abkürzungsverzeichnis			zweisprachige Tabellenüberschrift realisiert
Nachweis der Aktualisierungen	-	Neuordnung zu Ressort V.IW - Aktualisierung des IVV	zum 13.12.2026
1.1. Rechtsgrundlage	Die vorliegende ÖGV Küstrin-Kietz - Kostrzyn 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 Küstrin-Kietz - Kostrzyn 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 302,2203Z01 bekanntgegeben werden.
1.3.3. Grenze der Betriebsführung	Grenze der Betriebsführung auf der Strecke Küstrin-Kietz - Kostrzyn ist die Staatsgrenze in km 82,856 der DB InfraGO AG und in km 342,453 der PKP PLK S.A.	Grenze der Betriebsführung auf der Strecke Küstrin-Kietz - Kostrzyn ist die Streckenverknüpfung der Strecke 6078 (Staatsgrenze) in km 82,856 der DB InfraGO AG und der Strecke 203 der PKP PLK S.A. in km 342,453 (PLC: PL-1303).	Konkretisierung

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
2.4.4. Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen	Betriebsleitstellen zur Steuerung des Bahnbetriebes über die Grenzbetriebsstrecke Küstrin-Kietz – Kostrzyn sind seitens der - DB InfraGO AG die Betriebszentrale Berlin der Region Ost - PKP PLK S.A.	Betriebsleitstellen zur Steuerung des Bahnbetriebes über die Grenzbetriebsstrecke Küstrin-Kietz – Kostrzyn sind seitens der - DB InfraGO AG die Netzdisposition Berlin der Region Ost - PKP PLK S.A.	Der Begriff „Betriebszentrale“ wird so nicht mehr geführt
2.4.4. Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen	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 eingeschränkte Fahrwegverfügbarkeit treffen die Betriebsleitstellen beider EIU Entscheidungen zur Fortführung eines sicheren Bahn betriebes.	Zeitgemäße Darstellung des Sachverhalts
3.3. Außergewöhnliche Sendungen 3.3.1. Allgemeine betriebliche Bestimmungen	1. Der Transport erfolgt auf der Grundlage der IRS 50502 der UIC , sowie der nationalen Gesetze und Richtlinien	1. Der Transport erfolgt auf der Grundlage der IRS 50502 und IRS 50596-6 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 gibt in den Trassenanmeldungen sowohl die Bza-Nummer als auch die PNZ-Nummer an.	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 anordnung 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 Kostrzyn – Küstrin-Kietz	Nach Erhalt der Information über das Vorhandensein von außergewöhnlichen Sendungen in angebotenen Zügen vom Fdl Kostrzyn (KoA), prüft der Fdl Küstrin-Kietz die für den Abschnitt der DB InfraGO AG, Staatsgrenze – Küstrin-Kietz geltenden Beförderungsbedingungen, und kann dem Fdl des Bahnhofs Kostrzyn (KoA) die Zustimmung zum Anbieten des Zuges erteilen.	Nach Erhalt der Information vom Fdl Kostrzyn (KoA) über das Vorhandensein von außergewöhnlichen Sendungen, prüft der Fdl Küstrin-Kietz die für den Abschnitt der DB InfraGO AG, Staatsgrenze – Küstrin-Kietz geltenden Beförderungsbedingungen, und kann dem Fdl des Bahnhofs Kostrzyn (KoA) die Zustimmung zum Anbieten des Zuges erteilen	Grammatikalische Verbesserung zur besseren Verständlichkeit
3.3.2. Örtliche betriebliche Bestimmungen Bestimmungen für die Relation Küstrin-Kietz - Kostrzyn Art und Weise der Übergabe außergewöhnlicher Sendungen auf dem Bahnhof Küstrin-Kietz	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.

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
	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. Küstrin-Kietz, zu senden ist. (...) Ist es nicht möglich, die im Protokoll festgestellten Unregelmäßigkeiten zu beheben, so hält das EVU die Sendung zurück und teilt dies unter Angabe der Gründe der polnischen BZ schriftlich mit.	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 auftretenden 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. Küstrin-Kietz, zu senden ist. (...) Ist es nicht möglich, die im Protokoll festgestellten Unregelmäßigkeiten zu beheben, so hält das EVU die Sendung zurück und teilt dies unter Angabe der Gründe der polnischen Netzdisposition schriftlich mit.	Grammatikalische Veränderungen ohne den Inhalt zu verändern. Da der Begriff Betriebszentrale nicht mehr gebäuchlich ist, ist die Abkürzung „BZ“ für die polnische Außenstelle des Zentrums für Betriebssteuerung nicht mehr anwendbar.
	3. Zum Abschluss der Prüfungen hat die Kommission, welche die außerordentliche Sendung kontrollierte, ein Protokoll zu erstellen, welches an den Mitarbeiter für außergewöhnliche Transporte in der polnischen BZ in Szczecin zu senden ist.	3. Zum Abschluss der Prüfungen hat die Kommission, welche die außerordentliche Sendung kontrollierte, ein Protokoll zu erstellen, welches an den Mitarbeiter für außergewöhnliche Transporte in der polnischen Netzdisposition in Szczecin zu senden ist.	Da der Begriff Betriebszentrale nicht mehr gebäuchlich ist, ist die Abkürzung „BZ“ für die polnische Außenstelle des Zentrums für Betriebssteuerung nicht mehr anwendbar.
3.3.2. Örtliche betriebliche Bestimmungen Beförderungsanordnung	4. Die Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung ordnet der Mitarbeiter für außergewöhnliche Transporte in der BZ in Poznan, nach Erhalt einer Mitteilung in Form eines Protokolls, vom in Polen auftretenden EVU, an.	4. Die Beförderung einer außergewöhnlichen Sendung ordnet der Mitarbeiter für außergewöhnliche Transporte in der BZ in Poznan, nach Erhalt einer Mitteilung in Form des Protokolls, welches vom in Polen auftretenden EVU versendet wurde, an.	Grammatikalische Veränderungen ohne den Inhalt zu verändern.

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
	5. Die Beförderungsanordnung für außergewöhnliche Sendungen kann auch gleichzeitig mit der Zustimmung für außergewöhnliche Sendungen erteilt werden.	5. Die Beförderungsanordnung für außergewöhnliche Sendungen auf dem Netz der PKP PLK S.A. kann auch gleichzeitig mit der Zustimmung für außergewöhnliche Sendungen erteilt werden.	Konkretisierung
4.5. Baufahrplan	-	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.	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.
5.1.3. Beschreibung der Bahnanlagen und Einrichtungen der Grenzbetriebsstrecke	(4) Der Bremsweg auf beiden Gleisen beträgt 1 000 m.	(4) Der Bremsweg auf beiden Gleisen beträgt 1000 m.	Leerzeichen bei den Kilometerangaben entfernt
	(6) Na odcinku granicznym obowiązuje skrajnia G2 (UIC).	(6) Na odcinku granicznym obowiązuje skrajnia taboru typu G2 (UIC).	Vervollständigung des polnischen Begriffes für Fahrzeugumgrenzungslinie

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
	(12) Für grenzüberschreitende Zugfahrten gilt die Streckenklasse, ≤ 3 (20 t Radsatzlast, 7,2 t/m und Meterlast).	(12) Die Streckenklasse, Radsatzlast, und Meterlast für die Streckenabschnitte der DB InfraGO AG sind im <u>Infrastrukturregister</u> für die Strecke 6078 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 203 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 Bahnhof Küstrin-Kietz (PLC: DE-15950)	-	(PLC: DE-15950)	Angabe gem TAV/TAP TSI
5.2.2. Bahnhof Kostrzyn (PLC: PL-50072)		(PLC: PL-50072)	
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 <u>auszulösen</u> .	Konkretisierung
7.1.3.	Zu 408.0 202 Abschn. 1 und zu 408.2202 Abschn.1	Zu 408.0056 Abschn. 1 und zu 408.2202 Abschn.1	Regeln für Bezeichnen der Züge befinden sich in der 408.0056

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
7.1.7. Streckenkenntnis			In der polnischen „Bezugsspalte“ wurde der Absatz 3a ergänzt.
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
7.1.13. Übermitteln von schriftlichen Befehlen	Auf dem Bahnhof Kostrzyn händigt der Weichenwärter KoA oder KoA3 (je nach Betriebslage) den schriftlichen Befehl aus. Der Fahrdienstleiter Küstrin-Kietz darf zweisprachigen Befehle d/pl auch über Zugfunk diktieren.	Auf dem Bahnhof Kostrzyn händigt der Weichenwärter KoA oder KoA3 (je nach Betriebslage) den schriftlichen Befehl aus. Auf dem deutschen Teil der Grenzbetriebsstrecke gilt abweichend von Ril 408.0412, dass Befehle stets gemäß 408.0411 diktiert oder ausgehändigt werden. Zum Einsatz kommen hierbei die angepassten zweisprachigen Befehlsvordrucke 302.2000V01-V02. Abweichend gilt für den Bahnhof Küstrin-Kietz, 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 FdI 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.
7.1.25.	Zu 408.0411 Abschn 5 408.2411 Abschn 5	Zu 408.0411 Abschn 2.7 408.2411 Abschn 2.6	Bezugsquelle angepasst
7.1.29.	Zu Ir-1 § 52	Zu Ir-1 § 30	Das Verfahren „Prowadzenie ruchu dwukierunkowego po torze na szlaku dwutorowym przy czynnych obu torach“ ist im § 30 geregelt

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
7.1.50.	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.	Signale an Zügen - Spitzensignal Auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der DB InfraGO und auf dem Abschnitt der Betriebsführung der PKP PLK S.A. auch zwischen der Grenze der Betriebsführung und dem Bahnhof Kostrzyn 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.	Konkretisierung und Eingrenzung auf die regelungswerten Bereiche
7.1.55. Liegegebliebener Zug auf der freien Strecke	Wenn ein Triebfahrzeugführer eines Mehrkraft-Tfz nach Wechsel der Traktionsart die Fahrt eines liegendegebliebenen Zuges fortsetzen könnte, hat er den Fahrdienstleiter darüber zu informieren.	Wenn ein Triebfahrzeugführer eines Mehrkraft-Tfz nach Wechsel der Traktionsart die Fahrt seines Zuges fortsetzen könnte, hat er den Fahrdienstleiter darüber zu informieren.	Konkretisierung
7.1.56. 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.

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
	(5) Ist das schadhafte Triebfahrzeug nicht fahrtüchtig, informiert der Fdl die zuständige Betriebsleitung über die Notwendigkeit der Stellung eines Ersatztriebfahrzeuges. Die Außenstelle des Centrums 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 Grenzbetriebstrecke zu räumen ist.	(5) Ist das schadhafte Triebfahrzeug nicht fahrtüchtig, informiert der Fdl die zuständige Betriebsleitung über die Notwendigkeit der Stellung eines Ersatztriebfahrzeuges. Die Außenstelle des Centrums 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 Grenzbetriebstrecke zu räumen ist.	Der Begriff <i>Betriebsleitung</i> wird so nicht mehr verwendet.
9.3. Inkraftsetzung	Die AGV wird in zwei zweisprachigen Urschriften in deutscher und polnischer Sprache ausgefertigt. Beide Texte sind gleichermaßen gültig.	Die Vereinbarung wird in zwei zweisprachigen Urschriften in deutscher und polnischer Sprache ausgefertigt. Beide Texte sind gleichermaßen gültig.	Berichtigung
	Die Aktualisierung Nr. 3 der „Örtlichen Grenzvereinbarung zwischen der DB InfraGO AG, Region Ost, Betrieb Netz Cottbus und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych in Zielona Góra für die Grenzbetriebsstrecke Küstrin-Kietz - Kostrzyn tritt am 14.06.2026 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. 4 der „Örtlichen Grenzvereinbarung zwischen der DB InfraGO AG, Region Ost, Betrieb Netz Cottbus und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych in Zielona Góra für die Grenzbetriebsstrecke Küstrin-Kietz - Kostrzyn tritt am 13.12.2026 in Kraft.	Aktualisierung Der Verweis, das die Regeln der AGV nicht mehr angewendet werden ist entbehrlich, da die allgemeinen Regeln in alle örtlichen Grenzvereinbarungen aufgenommen wurden.