

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
Titelseite	Aktualisierung Nr. 4	Aktualisierung Nr. 5	
	Gültig ab 14.06.2026	Gültig ab 13.12.2026	
	Fachautor HBB 34	Fachautor: V.IWB 34	
Vertragspartner	HBB ...	V.IW ...	
Nachweis der Aktualisierungen	-	Einführung digitaler Befehl bei der DB - Aktualisierung des IVV	zum 13.12.2026
1.1. Rechtsgrundlage	Die vorliegende ÖGV Frankfurt (Oder) -Rzepin 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) (...) abgeschlossen.	Die vorliegende ÖGV Frankfurt (Oder) - Rzepin 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 302,2204Z01 bekanntgegeben werden.
1.3.2. Grenzbetriebsstrecke	Die Grenzbetriebsstrecke ist für Reisezüge der Streckenabschnitt Frankfurt (Oder) - Rzepin und umgekehrt, und für Güterzüge der Streckenabschnitt Oderbrücke - Rzepin und umgekehrt. Die Staatsgrenze befindet sich im km 3,942 (DB) 478,098 (PKP).	Die Grenzbetriebsstrecke ist für Reisezüge der Streckenabschnitt Frankfurt (Oder) - Rzepin und umgekehrt, und für Güterzüge der Streckenabschnitt Oderbrücke - Rzepin und umgekehrt. Die Staatsgrenze befindet sich im km 478,098 (PKP) (Strecke 3 der PKP) (PLC: PL-2585).	Die Staatsgrenze befindet sich am Ende der Strecke 3 der PLK.

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
1.3.3. Grenze der Betriebsführung	Die Grenze der Betriebsführung für die Fahrtrichtung Oderbrücke - Kunowice befindet sich an der Staatsgrenze im km 3,942 (DB) 478,098 (PKP). Für die Fahrtrichtung Kunowice-Oderbrücke befindet sich die Grenze der Betriebsführung vor den Einfahrersignalen des Bahnhofs Oderbrücke im km 475,960 (vor den Umschaltbalisen der Class-B-Transition) auf der polnischen Infrastruktur.	Die Grenze der Betriebsführung für die Fahrtrichtung Oderbrücke - Kunowice befindet sich an der Staatsgrenze im 478,098 (PKP (PLC: PL-2585)). Für die Fahrtrichtung Kunowice-Oderbrücke befindet sich die Grenze der Betriebsführung vor den Einfahrersignalen des Bahnhofs Oderbrücke im km 475,960 (vor den Umschaltbalisen der Class-B-Transition) auf der polnischen Infrastruktur.	
2.4.4. Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen	Betriebsleitstellen zur Steuerung des Bahnbetriebes über die Grenzbetriebsstrecke Frankfurt (Oder) - Rzepin sind seitens der - DB InfraGO AG die Betriebszentrale Berlin der Region Ost; - der PKP PLK S.A.	Betriebsleitstellen zur Steuerung des Bahnbetriebes über die Grenzbetriebsstrecke Frankfurt (Oder) - Rzepin sind seitens der - DB InfraGO AG die Netzdisposition Berlin der Region Ost; - der PKP PLK S.A.	Der Begriff „Betriebszentrale“ wird so nicht mehr geführt
3.3. Außergewöhnliche Sendungen 3.3.2. Örtliche betriebliche Bestimmungen Bestimmungen für die Relation Oderbrücke – Rzepin Art und Weise der Übergabe außergewöhnlicher Sendungen auf dem Bahnhof Oderbrücke	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 BZ in Poznan, mindestens eine Stunde vor der vorgesehenen Fertigmeldung des Zuges auf dem Bf. Oderbrücke, 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 Poznan, mindestens eine Stunde vor der vorgesehenen Fertigmeldung des Zuges auf dem Bf. Oderbrücke, 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.	Da der Begriff Betriebszentrale nicht mehr gebäuchlich ist, kann die Abkürzung „BZ“ für die polnische Außenstelle des Zentrums für Betriebssteuerung nicht mehr angewendet werden.

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
	3. Zum Abschluss der Prüfungen hat die Kommission, welche die außerordentliche Sendung kontrollierte, ein Protokoll zu erstellen, welches an den Mitarbeiter für außergewöhnliche Transporte in der polnischen BZ in Poznan zu senden ist	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 <u>Netzdisposition</u> in Poznan zu senden ist	
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	(12) Für grenzüberschreitende Zugfahrten gilt die Streckenklasse, D3 (22,5 t Radsatzlast, 7,2 t/m Meterlast).	(12) Die Streckenklasse, Radsatzlast, und Meterlast für die Streckenabschnitte der DB InfraGO AG sind im <u>Infrastrukturregister</u> für die Strecke 6155 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-regulamin/regulamin-sieci/ im Anhang 2.2 und 2.4 für die Strecke 3 angegeben.	Die Daten können sich in den gemäß INB/Regulamin Sieci zugelassenen Fristen ohne Rücksicht auf die Festlegungen der ÖGV ändern, deshalb wird nur noch auf die jeweiligen ISR verwiesen.

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
	(13) Auf der Grenzbetriebsstrecke sind folgende Bahnübergänge vorhanden: Schrankenwärter Elektrische Vollschanke mit Blinklicht und Überwachungssignalen	(13) Auf der Grenzbetriebsstrecke sind folgende Bahnübergänge vorhanden: zugbeeinflusste Halbschanke mit Überwachungssignal	Die Sicherungsart des BÜ km 476,067 wird von Kategorie A auf B geändert, d.h. der Schrankenwärterposten in der ortschaft Slubice wurde aufgelassen. Das dazugehörige BÜ-Signal bleibt unverändert.
5.2.1. Bahnhof Rzepin (PLC: PL-2580)	-	(PLC: PL-2580)	Angabe gem TAV/TAP TSI
5.2.2. Abzweigstelle Kunowice (PLC: PL-2604)		(PLC: PL-2604)	
5.2.3. Haltepunkt Slubice (PLC: PL-2630)		(PLC: PL-2630)	
5.2.4. Bahnhof Oderbrücke (PLC: DE-13304)		(PLC: DE-13304)	
5.2.5. Bahnhof Frankfurt (Oder) (PLC: DE-13306)		(PLC: DE-13306)	
6.3.3. Kompetenz in der Bedienung der fahrzeugseitigen Zugbeeinflussungssysteme	Ist der eingesetzte Triebfahrzeugführer nicht in der Bedienung der PZB90 Fahrzeugeinrichtung geschult, so ist die ETCS-Fahrzeugeinrichtung spätestens im Bahnhof Rzepin unwirksam zu schalten, damit es nicht durch die automatische Übernahme in die PZB zu Zwangsbremssungen durch fehlende Bedienungskompetenz kommt. In diesem Falle ist ein Transitionsstopp auf dem Bf. Oderbrücke zu bestellen, welcher die Aktivierung des fahrzeugseitigen ETCS-Systems beinhaltet, und in jedem Falle mit einem Personalwechsel verbunden ist.	-	Die derzeitige Übergangslösung, nach der Züge trotz vorhandener technischer Möglichkeiten das vorgeschriebene Zugsicherungssystem aufgrund fehlender Bedienkompetenz der Triebfahrzeugführer nicht nutzen, darf seitens der Infrastruktur nicht länger aufrechterhalten werden.
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 befinden sich in der 408.0056

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
7.1.7. Meldung an den Fahrdienstleiter, dass der Zug vorbereitet ist	Zu 408.0321, 408.2321 Abschn. 2 sowie 481.0205 Abschnitt 7	Zu 408.0321 Abschn.1 408.2321 Abschn. 2 sowie 481.0205 Abschnitt 7	Ergänzung
7.1.12. Übermitteln von schriftlichen Befehlen	Auf der Grenzbetriebsstrecke werden zweisprachige Befehle an Züge in der Regel über Zugfunk diktiert.	Auf dem polnischen Teil der Grenzbetriebsstrecke werden zweisprachige Befehle an Züge in der Regel über Zugfunk diktiert. Auf dem deutschen Teil der Grenzbetriebsstrecke gilt abweichend von Ril 408.0412/408.2412, dass Befehle stets gemäß 408.0411/408.2411 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 408.0412/408.2412 geschult sind, auch digitale Befehle empfangen dürfen, wenn sie dies mit dem Fdl vereinbaren und der Grund für die Befehlerteilung im Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG liegt.	zu 408.0412, 408.2412 , Grundsätzlich gilt die zweisprachige Befehlsübermittlung, als Bedingung für die Festlegung des entsprechenden Sprachniveaus, welches die Triebfahrzeugführer besitzen müssen. Die Nutzung des digitalen Befehls soll im Rahmen der vorhandenen Gegebenheiten ermöglicht werden.
7.1.45. Zulässige Geschwindigkeit für Sperrfahrten	Zu Ir-1 § 55 Abs. 10,	Zu Ir-1 § 55 Abs. 10, 10a	In der polnischen Fahrdienstvorschrift Ir-1 wurde im § 55 ein Absatz 10a eingefügt, welcher im Grenzverkehr nicht angewendet wird, deshalb bleiben die Regeln in der ÖGV unverändert.

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
7.1.59 Halt aus unvorhergesehenem Anlass	Die Außenstelle des Centrums Zarządzania Ruchem Kolejowym in Poznan 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	Die Außenstelle des Centrums Zarządzania Ruchem Kolejowym in Poznan 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	Aktualisierung
7.1.63. Notruf / Alarmsignal	(1) Befindet sich das Zugfunkgerät im polnischen GSM-R-Funk und ein „Radio Emergency Call“ (Funknotruf) wird auf dem Endgerät des Eisenbahnfahrzeuges signalisiert, muss der Triebfahrzeugführer sein Fahrzeug sofort anhalten und gemeinsam mit dem Fdl die Ursache des „Radio Emergency Call“ klären. (2) Ist das Zugfunkgerät im GSM-R (D)-Netz gewählt und ein Notruf geht ein, muss der Tf die Geschwindigkeit des Zuges sofort, auf die für das Fahren auf Sicht geforderte Geschwindigkeit verringern. Wenn dem Notruf kein Nothaltauftrag oder keine Durchsage folgt, muss der Tf nach den Regeln des „Fahren auf Sicht“ bis zur nächsten Betriebsstelle fahren – auch wenn sich diese im Bereich der Betriebsführung des benachbarten EU befindet, sofern er keine andere Meldung oder Aufträge des Fdl erhält.	(1) Befindet sich das Zugfunkgerät im polnischen GSM-R-Funk und ein „Radio Emergency Call“ (Funknotruf) wird auf dem Endgerät des Eisenbahnfahrzeuges signalisiert, muss der Triebfahrzeugführer sein Fahrzeug sofort anhalten und gemeinsam mit dem Fdl die Ursache des „Radio Emergency Call“ klären. (2) Ist das Zugfunkgerät im GSM-R (D)-Netz gewählt muss der Tf bei Eingang eines Notrufes, die Geschwindigkeit seines Zuges sofort auf höchstens 40 km/h verringern. Folgt dem Notruf kein Nothaltauftrag oder keine Durchsage, muss er so lange auf Sicht weiterfahren, bis sich aus der anschließenden Meldung ergibt, dass er nicht betroffen ist oder er die Ursache des Notrufs mit dem Fdl geklärt hat. Wenn sich in Fahrtrichtung Polen bis zur Grenze der Betriebsführung aus der anschließenden Meldung nicht ergibt, dass er nicht betroffen ist oder die Ursache des Notrufs mit dem Fdl nicht geklärt werden konnte, ist der Zug spätestens an der Grenze der Betriebsführung anzuhalten.	Berücksichtigung der Aktualisierung (V 9.0) der 408.0581 Abschnitt 3 Abs. (4) Eine Fahrt auf Sicht bis zur nächsten Betriebsstelle auf polnischem Gebiet, stand im Widerspruch zum polnischen Regelwerk.

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
7.2.1.5. Einsatz von Triebfahrzeugen mit fehlender PZB-Ausrüstung	Führende Fahrzeuge von Zügen auf der Grenzbetriebsstrecke, dürfen im Sinne von § 3a EBO auch ohne Zugbeeinflussung PZB 90 verkehren. In diesem Fall beträgt im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Die fehlende Fahrzeugausrüstung und die niedrigere Höchstgeschwindigkeit sind bei der Trassenbestellung anzugeben.	Auf der Grenzbetriebsstrecke dürfen Führende Fahrzeuge von Zügen auf der Grenzbetriebsstrecke, welche nur bis zum Systemwechselbahnhof Oderbrücke bzw. zurück fahren dürfen im Sinne von § 3a EBO auch ohne Zugbeeinflussung PZB 90 verkehren, wenn die Fahrt unter Nutzung des Zugsicherungssystem SHP stattfindet. In diesem Fall beträgt im Bereich der Betriebsführung durch die DB InfraGO AG die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Die fehlende Fahrzeugausrüstung und die niedrigere Höchstgeschwindigkeit sind bei der Trassenbestellung anzugeben. Die Bedienung der SHP-Fahrzeugeinrichtung an den wirksamen 1000 Hz-Streckeneinrichtungen erfolgt nach der Bedienungsanleitung der jeweiligen Triebfahrzeugbaureihe.	Die Regeln könnten - ohne den Bezug zu den Festlegungen des Punktes 6.2.1. (1) Beachtung zu schenken - so interpretiert werden, das man ohne PZB bis zum Bahnhof Frankfurt (Oder) Pbf fahren könnte. Dies wurde hier konkretisiert. Es fehlte die Forderung, in diesem Fall das Regelwerk der benachbarten Bahn anzuwenden. Der Abschnitt 7.2.1.5. regelt den Einsatz von Triebfahrzeugen mit fehlender PZB-Ausrüstung - aber nicht das Fahren ohne PZB, aus Gründen fehlender Bedienungskompetenz der Tfz-Personale.
9.3. Inkraftsetzung	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 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.	