

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 ...	
Nachweis der Aktualisierungen	-	Neuordnung zu Ressort V.IW - Aktualisierung des IVV	zum 13.12.2026
Abkürzungsverzeichnis			zweisprachige Tabellenüberschrift realisiert
1.1. Rechtsgrundlage	Die vorliegende ÖGV Guben-Gubin 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 Guben-Gubin 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 Infrastrukturverknüpfungsvertrag (IVV) ist aktualisiert worden.
1.3.3. Grenze der Betriebsführung	Grenze der Betriebsführung auf der Strecke Guben - Gubin ist die Staatsgrenze in km 1,685 der Strecke 6206 / km 94,257 der PKP -Strecke 358 der PKP PLK S.A.	Grenze der Betriebsführung auf der Strecke Guben - Gubin ist die <u>Streckenverknüpfung der Strecke 6206</u> (Staatsgrenze) in km 1,685 der <u>DB InfraGO AG</u> und der Strecke 358 der PKP PLK S.A. in km 94,257 (PLC: PL-2803)	Konkretisierung

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
2.4.4. Zusammenarbeit zwischen den Betriebsleitstellen	Betriebsleitstellen zur Steuerung des Bahnbetriebes über die Grenzbetriebsstrecke Guben - Gubin sind seitens der - DB InfraGO AG die Betriebszentrale Berlin der Region Ost; - der PKP PLK S.A. die Betriebsleitung (Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym) in Warschau, Außenstelle in Poznan. Bei Abweichungen vom Fahrplan oder teilweise eingeschränkter Fahrwegverfügbarkeit treffen die Betriebsleitstellen beider EIU Entscheidungen zur Fortführung eines sicheren Zug betriebes.	Betriebsleitstellen zur Steuerung des Bahnbetriebes über die Grenzbetriebsstrecke Guben - Gubin sind seitens der - DB InfraGO AG die Netzdistribution Berlin der Region Ost; - der PKP PLK S.A. die Betriebsleitung (Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym) in Warschau, Außenstelle in Poznan. Bei Abweichungen vom Fahrplan oder teilweise eingeschränkte Fahrwegverfügbarkeit treffen die Betriebsleitstellen beider EIU Entscheidungen zur Fortführung eines sicheren Bahn betriebes.	Der Begriff „Betriebszentrale“ wird so nicht mehr geführt Zeitgemäße Darstellung des Sachverhalts
3.3. Außergewöhnliche Sendungen 3.3.1. Allgemeine betriebliche Bestimmungen	1. Der Transport erfolgt auf Grundlage der IRS 50502 und IRS 50596-6 der UIC für den Kombinierten Ladungsverkehr, 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 gibt, entfällt die Begrifflichkeit.

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
	6. Wenn eine Prüfung der außergewöhnlichen Sendung durch eine Kommission vor der Übernahme in den Bereich der Infrastruktur der PKP PLK S.A. erfolgen soll, ist das Protokoll der Übernahme durch das übernehmende EVU an die zuständige Ekspozytura Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym der PKP PLK S.A. mit dem Ziel der Erteilung der Beförderungsanweisung zu senden.	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 Beförderungsanordnung zu senden.	a) enn das EVU das gleiche bleibt, ist der Begriff „übernehmendes EVU“ nicht gerechtfertigt. b) der Begriff „Beförderungsanordnung“ kommt dem darzustellendem Sachverhalt näher.
3.3.2. Örtliche betriebliche Bestimmungen Bestimmungen für die Relation Guben - Gubin Art und Weise der Übergabe außergewöhnlicher Sendungen auf dem Bahnhof Guben	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 Poznan, mindestens eine Stunde vor der vorgesehenen Fertigmeldung des Zuges auf dem Bf. Guben, 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. Guben, 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 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 Netzdisposition in Poznan 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 <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	-	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	(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
	(9) Für grenzüberschreitende Zugfahrten gilt die Streckenklasse, G3 (20 t Radsatzlast, 7,2 t/m und Meterlast).	(9) Die Streckenklasse, Radsatzlast, und Meterlast <u>für die Streckenabschnitte der DB InfraGO AG sind im Infrastrukturregister für die Strecke 6206 vorgegeben.</u> 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-y/regulamin-sieci/ im Anhang 2.2 und 2.4 für die Strecke 358 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.

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkung
5.2.1. Bahnhof Guben (PLC: DE-14163)	-	(PLC: DE-14163)	Angabe gem TAV/TAP TSI
	-	Die Ausrüstung des Stellwerks Guben B1 mit polnischem analogem Zugfunk der Klasse-B endet mit der Inbetriebnahme des ESTW Guben zum Fahrplanwechsel 2027/2028. Ab diesem Zeitpunkt müssen führende Fahrzeuge mit GSM-R Fahrzeuggeräten ausgerüstet sein.	Da auf dem polnischen Netz andersorts schon eine GSM-R Fahrzeugausrüstung verpflichtend ist, ist diese Ankündigung des Entfalls der Sonderregelung für das deutsche Gebiet ausreichend, um bis zu diesem Zeitpunkt sicherzustellen, dass keine Fahrzeuge ohne GSM-R auf das Netz der DB einfahren.
5.2.2. Bahnhof Gubin (PLC: PL-2800)		(PLC: PL-2800)	Angabe gem TAV/TAP TSI
6.2.2. Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk	(3) Bei Triebfahrzeugen, die nach den Bedingungen des Punktes 7.2.1.5. ausschließlich auf der Grenzbetriebsstrecke von Polen nur bis zum Systemwechselbahnhof Guben bzw. zurück als führende Fahrzeuge eingesetzt werden, kann auf eine Ausrüstung mit GSM-R verzichtet werden, wenn das polnische Zugfunksystem auf Kanal 2 aktiv ist.	(3) Bei Triebfahrzeugen, die nach den Bedingungen des Punktes 7.2.1.5. ausschließlich auf der Grenzbetriebsstrecke von Polen nur bis zum Systemwechselbahnhof Guben bzw. zurück als führende Fahrzeuge eingesetzt werden, kann bis zum Fahrplanwechsel 2027/2028 auf eine Ausrüstung mit GSM-R verzichtet werden, wenn das polnische Zugfunksystem auf Kanal 2 aktiv ist.	Siehe Anmerkungen zu 5.2.1.

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
6.2.3. Lärmmanagement	-	Das bei der DB InfraGO trassenbestellende EVU trägt die Verantwortung, das die eingesetzten Triebfahrzeuge den Anforderungen der technischen Spezifikation für Interoperabilität TSI-Lärm entsprechen. Beim Betreiben von Verbrennungsmotoren ist der Abstellzustand zu definieren. Abgeschaltet bezieht sich auf den Zustand, in dem das Fahrzeug und die auf ihm zur Verfügung stehenden Aggregate ausgeschaltet sind. Während der Abschaltung treten keine Geräuschemissionen auf. Zur Inbetriebnahme muss ein Aufrüstungsprozess durchlaufen werden, welcher durch das EVU in dem Betriebsprozess zu berücksichtigen ist. Das EVU hat betriebliche Maßnahmen zur Senkung der Lärm- und Abgasbelastigung zu definieren, und die Tfz-Personale zu unterweisen, das auf dem Bahnhof Guben betriebliche Maßnahmen wie z.B. das Abschalten des Dieselmotors unmittelbar nach der Ankunft am Abstellort, zu ergreifen sind.	Maßnahmen zur Minderung von Umweltbelastigungen

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 befinden sich 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“ ist der Absatz 3a ergänzt worden.
7.1.8.	Zu 408.0321 zu 408.2321 Abschn. 2	Zu 408.0321 Abschn. 1 zu 408.2321 Abschn. 2	Ergänzung

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
7.1.13. Übermitteln von schriftlichen Befehlen	Der Fahrdienstleiter oder ein von Ihm beauftragter Mitarbeiter händigt den ausgefertigten Befehl dem Zugpersonal aus. Der Fahrdienstleiter Guben darf zweisprachigen Befehle d/pl auch über Zugfunk diktieren.	Der Fahrdienstleiter oder ein von Ihm beauftragter Mitarbeiter händigt den ausgefertigten Befehl dem Zugpersonal aus. Der Fahrdienstleiter Guben darf zweisprachigen Befehle d/pl auch über Zugfunk diktieren. 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 Guben, 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
7.1.16. 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.	Berichtigung
7.1.21.	Zu Ir-1 § 66 Abs.-6	Zu Ir-1 § 66	Polnische Bezugsquelle angepasst

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
7.1.22.	Zu Ir-1 § 67 Abs. 1 a	Zu Ir-1 § 67 Abs. 1	Polnische Bezugsquelle angepasst
7.1.26.	Zu 408.0411 Abschn 5 408.2411 Abschn 5	Zu 408.0411 Abschn 2.7 408.2411 Abschn 2.6	Bezugsquelle angepasst
7.1.39. 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.
7.1.51. Liegeengebliebener Zug auf der freien Strecke	Wenn ein Triebfahrzeugführer eines Mehrkraft-Tfz nach Wechsel der Traktionsart die Fahrt eines liegeengebliebenen 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
7.1.52. 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.
	(5) Ist das schadhafte Triebfahrzeug nicht fahrtüchtig, informiert der Fdl die zuständige Betriebsleitung über die Notwendigkeit der Stellung eines Ersatztriebfahrzeuges. Die Außenstelle des Centrums Zarządzenia Ruchem Kolejowym in Poznań 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 Zarządzenia Ruchem Kolejowym in Poznań 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 Betriebsleitung wird so nicht mehr verwendet.

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
7.2.1.5. Einsatz von Triebfahrzeugen mit fehlender PZB-Ausrüstung	Bis auf weiteres dürfen führende Fahrzeuge von Zügen auf der Grenzbetriebsstrecke 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, welche nur bis zum Systemwechselbahnhof Guben bzw. zurück fahren, 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.	Es fehlte die Forderung, in diesem Fall das Regelwerk der benachbarten Bahn anzuwenden.
9.3. Inkraftsetzung	Die Aktualisierung Nr.1 der „Örtlichen Grenzvereinbarung zwischen der DB InfraGO AG, Region Ost, Betrieb Netz Cottbus und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych Zielona Góra für die Grenzbetriebsstrecke Guben – Gubin“ 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 Cottbus und der PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Zakład Linii Kolejowych Zielona Góra für die Grenzbetriebsstrecke Guben – Gubin“ 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.