

Abschn./ Pkt	Regelung aus Stellungnahmeverfahren	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
<p><b>5.1.3. Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke</b></p> <p><b>Geschwindigkeiten</b></p>	<p>(4) Zulässige Streckengeschwindigkeit (Richtung und Gegenrichtung) für die Streckenabschnitte der DB Netz AG sind im VzG vorgegeben.</p> <p>Die zulässige Streckengeschwindigkeit (Richtung und Gegenrichtung) für den Streckenabschnitt der PKP PLK S.A, sind in dem Verzeichnis der maximal zulässigen Geschwindigkeiten im „Regulamin Sieci“ auf der Internet-Seite der PKP PLK S.A. <a href="https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/">https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/</a> <del>in den Anhängen:</del></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <del>2.1(A) für Triebwagen (Diesel bzw. elektrisch);</del></li> <li>- <del>2.1(P) für lokbespannte Reisezüge;</del></li> <li>- <del>2.1(T) für Güterzüge;</del></li> </ul> <p>für die Strecke 358 angegeben.</p>	<p>(4) Zulässige Streckengeschwindigkeit (Richtung und Gegenrichtung) für die Streckenabschnitte der DB Netz AG sind im VzG vorgegeben.</p> <p>Die zulässige Streckengeschwindigkeit (Richtung und Gegenrichtung) für den Streckenabschnitt der PKP PLK S.A, sind in dem Verzeichnis der maximal zulässigen Geschwindigkeiten im „Regulamin Sieci“ auf der Internet-Seite der PKP PLK S.A. <a href="https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/">https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/</a> <u>im Anhang 2</u> für die Strecke 358 angegeben.</p>	<p>In den Nutzungsbedingungen „Regulamin Sieci“ der PKP PLK gibt es ab dem Fahrplanwechsel 2024/2025 nur noch eine Tabelle mit mehreren Spalten.</p>

Abschn./ Pkt	Regelung aus Stellungnahmeverfahren	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
<p><b>5.1.3. Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke</b></p> <p><b>Zugsicherung</b></p>	<p>(8) Die Zugbeeinflussungsanlagen werden bei der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. mit unterschiedlichen Systemen betrieben.</p> <p>Auf der Grenzbetriebsstrecke befindet sich eine SHP - Anlage vor dem Einfahrsignal L des Bahnhof Gubin.</p> <p>Ab Einfahrvorsignal Va des Bahnhofs Guben ist die Strecke, mit Punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB), Bauart PZB 90 ausgerüstet.</p>	<p>(8) Die Zugbeeinflussungsanlagen werden bei der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. mit unterschiedlichen Systemen betrieben.</p> <p>Auf der Grenzbetriebsstrecke befindet sich eine SHP - Anlage vor dem Einfahrsignal L des Bahnhof Gubin.</p> <p>Auf der Grenzbetriebsstrecke befindet sich eine SHP - Anlage vor dem Einfahrsignal L des Bahnhof Gubin.</p> <p><u>Die Grenzbetriebsstrecke ist mit dem polnischen Zugsicherungssystem SHP ausgerüstet.</u></p> <p>Ab Einfahrvorsignal Va des Bahnhofs Guben ist die Strecke, mit Punktförmiger Zugbeeinflussung (PZB), Bauart PZB 90 ausgerüstet.</p>	<p>Die Feststellung, das die Grenzbetriebsstrecke streckenseitig mit dem Zugsicherungssystem der benachbarten Bahn ausgerüstet ist, ist notwendig, um die Möglichkeit zu nutzen, das Zusicherungssystem der benachbarten Bahn anzuwenden.</p>

Zur Stellungnahme  
 25.07.2024 - 20240725

<p><b>5.1.3. Betriebstechnische Bedingungen der Grenzbetriebsstrecke</b></p> <p><b>(9) Streckenklasse</b></p> <p><b>Radsatzlast, Meterlast</b></p>	<p><del>(9) Vom Bahnhof Guben bis zur Staatsgrenze ist die Strecke in die Streckenklasse D 4 (22,5 t Radsatzlast, 8,0 t/m Meterlast) und von der Staatsgrenze bis zum Bahnhof Gubin in die Streckenklasse C 3 (20 t Radsatzlast, 7,2 t/m Meterlast) eingestuft.</del></p> <p><del>Daraus folgt, dass in Zügen im grenzüberschreitenden Verkehr nur Fahrzeuge der Streckenklasse C 3 freizügig eingestellt werden dürfen.</del></p> <p><del>Auf der Grenzbetriebsstrecke beträgt die zulässige</del></p> <p><del>–Radsatzlast: 20,5 t (205 kN)</del></p> <p><del>–Meterlast: 7,2 t/m (71 kN/m)</del></p>	<p>(9) <u>Für grenzüberschreitende Zugfahrten gilt die Streckenklasse C3 (20 t Radsatzlast, 7,2 t/m Meterlast).</u></p>	<p>Die Angaben waren widersprüchlich, und nicht anwendergerecht ausformuliert.</p> <p>Die Infrastrukturregister der beiden Bahnen geben nur die Werte für den jeweiligen Grenzbetriebsstreckenabschnitt bis maximal zur Staatsgrenze an. Wenn die Grenze nicht überquert wird, gelten die Werte aus dem jeweiligen ISR, und diese müssen nicht im Grenzabkommen niedergeschrieben werden.</p>
<p><b>5.2.1. Bahnhof Guben</b></p> <p><b>(5) Ausrüstung mit Zugsicherungssystemen</b></p>	<p>-</p>	<p>(5) <u>Der Bahnhof ist mit PZB - ausgerüstet und zusätzlich sind 200 m vor dem Einfahrvorsignal Va und dem Einfahrsignal A SHP-Magneten installiert.</u></p>	<p>Ergänzend zu den Angaben für die Grenzbetriebsstrecke in 5.1.3. soll dargestellt werden, das der Bahnhof Guben mit PZB ausgerüstet ist, aber auch mit SHP-Anlagen der benachbarten Bahn ausgerüstet ist.</p>

<b>Zugfunk</b>	<p>(5) Der Bahnhof ist mit GSM-R Rangierfunk (RoR) und mit dem polnischen analogen Zugfunk ausgerüstet.</p>	<p>(6) Der Bahnhof ist mit GSM-R Rangierfunk (RoR) und mit dem polnischen analogen Zugfunk ausgerüstet.</p>	<p>Der Punkt verschiebt sich um eine Ziffer.</p>
	<p>a) Bis zur Inbetriebnahme von GSM-R (PL) wird die Nutzung des polnischen Analogfunks auf dem Bahnhof Guben zugelassen.</p> <p>b) Auf dem Stellwerk „B 1“ des Bahnhofs Guben wurde ein Funkgerät „Koliber“ der PKP PLK S.A. installiert. Dieses arbeitet in der Funkzelle des Bahnhofs Gubin, Kanal R2. Der Rufname lautet „Guben B1“.</p>	<p>a) Bis zur Inbetriebnahme von GSM-R (PL) wird die Nutzung des polnischen Analogfunks auf dem Bahnhof Guben zugelassen.</p> <p>b) Auf dem Stellwerk „B 1“ des Bahnhofs Guben wurde ein Funkgerät „Koliber“ der PKP PLK S.A. installiert. Dieses arbeitet in der Funkzelle des Bahnhofs Gubin, Kanal R2. Der Rufname lautet „Guben B1“.</p>	

Zur Stellungnahme  
25.07.2024 - 20240725

<p><b>6. Angaben zum Netzzugang</b>  <b>6.1 Anzuwendende Vorschriften und Richtlinien</b></p>	<p><del>In den Führerräumen der Triebfahrzeuge oder Steuerwagen müssen</del>  <del>-die Fahrplanunterlagen für die Grenzbetriebsstrecke;</del>  <del>-die La der DB InfraGO AG - Ausgabe Bereich Ost auch im Bereich der PKP PLK S.A.; und</del>  <del>-die Angaben für das Streckenbuch im Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG;</del>  <del>-die zweisprachigen Befehlsvordrucke Befehl G entsprechend Abschn. 10.1;</del></p> <p><del>-Dodatek 2 zum Fahrplan (WOS) des Zakład Linii Kolejowych Poznań; mitgeführt werden.</del></p>	<p><u>Dem Triebfahrzeugführer müssen die für den Zug geltenden Fahrplanangaben und La-Angaben für die gesamte Grenzbetriebsstrecke zur Verfügung stehen.</u>  <u>Die Angaben für das Streckenbuch muss der Triebfahrzeugführer im Bereich der Betriebsführung der DB InfraGO AG, einsehen können.</u>  <u>In den Führerräumen der Triebfahrzeuge oder Steuerwagen müssen die zweisprachigen Befehlsvordrucke Befehl G entsprechend Abschn. 10.1. mitgeführt werden.</u>  <u>Der Triebfahrzeugführer hat über das aktuelle Verzeichnis der ständigen Langsamfahrstellen des Zakład Linii Kolejowych Poznań zu verfügen.</u></p>	<p>Eine Mitführipflicht der verschiedenen Unterlagen für Triebfahrzeugführer in Papierform kann nicht aus dem Regelwerk hergeleitet werden. Eine Ausnahme stellt der für den Grenzbetrieb erforderliche zweisprachige Befehl „G“ dar.      Die Regeln wurden zeitgemäß ausformuliert.      Der Infrastrukturbetreiber stellt dem Eisenbahnverkehrsunternehmen die erforderlichen Angaben bereit.      Wie die polnischen Tf an die La-Angaben kommen, wird im nächsten Absatz festgelegt.</p>
<p>-</p>	<p>-</p>	<p><b>Zugang zu den La-Angaben</b>  <u>Die DB InfraGO AG stellt die La-Angaben für die Grenzbetriebsstrecke dem bei ihr trassenbestellenden EVU bereit. Wenn dieses EVU nicht gleichzeitig bei der PKP PLK S.A. als trassenbestellendes EVU auftritt, ist es verpflichtet die La-Angaben seinem Kooperationspartner auf polnischer Seite, zur Verfügung zu stellen.</u></p>	<p>So wie die polnischen EVU den deutschen EVU den Fahrplan für die Grenzbetriebsstrecke zugänglich machen - stellt das deutsche EVU dem polnischen EVU die La-Angaben zur Verfügung.</p>

<p><b>6.2.1. Fahrzeugausrüstung für die Zugbeeinflussungsanlagen</b></p>	<p>Triebfahrzeuge, auf der Grenzbetriebsstrecke müssen grundsätzlich mit Systemen PZB 90 und SHP ausgerüstet sein.</p> <p><del>Abweichend von den Vorgaben der technischen Netzzugangsbedingungen der DB InfraGO AG müssen Triebfahrzeuge, die von Polen auf der Grenzbetriebsstrecke nur bis zum Systemwechselbahnhof Guben bzw. zurück fahren, nicht mit dem System PZB ausgerüstet sein, das System SHP muss aktiv sein.</del></p>	<p>(1) Triebfahrzeuge auf der Grenzbetriebsstrecke müssen grundsätzlich mit Systemen PZB 90 und SHP ausgerüstet sein.</p> <p>(2) <u>Wenn die Fahrt nach den Bedingungen des Punktes 7.2.1.5. stattfindet, sind Abweichungen von Punkt (1) zulässig, wenn die Triebfahrzeuge von Polen auf der Grenzbetriebsstrecke nur bis zum Systemwechselbahnhof Guben bzw. zurück fahren, und die Fahrt unter Nutzung des Zugsicherungssystems SHP des Bahnhofes Guben stattfindet.</u></p>	<p>In (1) wird der Grundsatz ausgedrückt.        In (2): Wenn ohne PZB gefahren wird, ist das Zusammenwirken von SHP mit dem polnischen Zugfunk erforderlich- weil dann die Züge durch den Fdl Guben durch Radiostop angehalten werden können, und damit das Sicherheitsniveau der benachbarten Bahn eingehalten wird.</p>
--	---	---	--

Zur Stellungnahme  
 25.07.2024 - 26.07.2024

<p>ÖGV: 6.2 Örtliche Regelungen die für Mitarbeiter der EVU, die am Eisenbahngrenzverkehr beteiligt sind</p> <p><b>6.2.2. Fahrzeugausrüstung mit Zugfunk</b></p>	<p>Für den Betrieb auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der PKP PLK S.A. muss das Triebfahrzeug mit einem Funkgerät, welche auf dem Netz der PLK arbeitet, und das Nothaltssystem „Radio-stop“ beinhaltet, ausgerüstet sein.</p> <p><del>Triebfahrzeuge, die von Polen auf der Grenzbetriebsstrecke nur bis zum Systemwechselbahnhof Guben bzw. zurück fahren, und nicht mit GSM-R ausgerüstet sein, das polnische Zugfunksystem auf Kanal 2 muss aktiv sein.</del></p>	<p><u>(1) Für den Betrieb auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der DB InfraGO AG sind die führenden Fahrzeuge grundsätzlich mit einem fest eingebauten oder tragbaren GSM-R-Zugfunk- Fahrzeuggerät auszurüsten.</u></p> <p><u>(2) Für den Betrieb auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der PKP PLK S.A. muss das Triebfahrzeug mit einem Funkgerät, welche auf dem Netz der PLK arbeitet, und das Nothaltssystem „Radiostop“ beinhaltet, ausgerüstet sein.</u></p> <p><u>(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 fahren, kann auf eine Ausrüstung mit GSM-R verzichtet werden, wenn polnische Zugfunksystem auf Kanal 2 aktiv ist.</u></p>	<p>In (1) wird der Grundsatz bei der DB InfraGO ausgedrückt .</p> <p>In (2) wird die Forderung der PKP PLK S.A. ausgedrückt, welche keine Änderung oder Ergänzung des geltenden Regelwerks darstellt.</p> <p>(3) Wenn Tfiz nicht auf PZB umschalten können, ist es ungünstig, wenn sie dann die GSM-R nutzen, weil die SHP nur in Verbindung mit dem polnischen Zugfunk - insbesondere dem System Radiostop - das erforderliche Schutzziel gewährt.</p>
--	---	--	---

Zur Stellungnahme  
 25.07.2024 - 2024



<p><b>7.2. Betriebliche Vorgaben zur Transition</b></p> <p><b>7.2.1 Transition der Zugsicherungssysteme</b></p> <p><b>7.2.1.1. Transition in Richtung Deutschland</b></p>	<p>Im Bahnhof Gubin ist ein Betriebshalt einzulegen, um die Umschaltung vom SHP- zum PZB - Zugbeeinflussungssystem auszuführen.</p> <p>Die erfolgte Umstellung der Zugsicherungseinrichtung von SHP auf PZB meldet der Triebfahrzeugführer an den Fahrdienstleiter Gubin mit dem Wortlaut „Gubin, w pociągu nr ...PZB zostało załączone“.</p> <p><del>Triebfahrzeugführer von Triebfahrzeugen mit fehlender PZB-Ausrüstung führen ein Kontrollgespräch mit dem Fahrdienstleiter B1 Gubin, in welchem sie über die Fahrt ohne PZB und über die funktionstüchtige Fahrzeugeinrichtung „Radiostop“ informieren.</del></p> <p><del>Das gilt auch für Fahrzeuge mit zentraler Systemumschaltung, bei denen mit einer Schalthandlung mehr als ein System umgeschaltet wird (z.B. technische Kopplung der PZB/SHP Transition an die Umschaltung des Zugfunks).</del></p> <p>Die Zustimmung zur Abfahrt von Gubin in Richtung Guben darf erst dann erteilt werden, wenn die Meldung des Triebfahrzeugführers zur durchgeführten Umschaltung erfolgt ist, <del>bzw. über Funk mit dem Wortlaut „Radiostop sprawny“ gemeldet wurde, dass die Fahrzeugeinrichtung „Radiostop“ funktionstüchtig ist.</del></p>	<p><b><u>Stehende Transition in Richtung Deutschland</u></b></p> <p>Im Bahnhof Gubin ist ein Betriebshalt einzulegen, um die Umschaltung vom SHP- zum PZB - Zugbeeinflussungssystem auszuführen.</p> <p>Die erfolgte Umstellung der Zugsicherungseinrichtung von SHP auf PZB meldet der Triebfahrzeugführer an den Fahrdienstleiter Gubin mit dem Wortlaut „Gubin, w pociągu nr ...PZB zostało załączone“.</p> <p>Die Zustimmung zur Abfahrt von Gubin in Richtung Guben darf erst dann erteilt werden, wenn die Meldung des Triebfahrzeugführers zur durchgeführten Umschaltung erfolgt ist.</p> <p><u>Bei der Fahrt mit wirksamer PZB ist zu beachten, dass die SHP-Magneten der Doppelausrüstung - verlegt am km 94,240 der PKP für das Vorsignal Va und am km 1,425 für das Einfahrsignal A ständig mit 1000 Hz wirksam sind. Die Wirkungsweise entspricht den Angaben der Ril 483.0101 Abschnitt 2 Abs (9) Punkt a).</u></p> <p><u>Die Bedienung der PZB-Fahrzeugeinrichtung, erfolgt in diesem Falle nach Ril 483.0101 Abschnitt 4 Abs (3).</u></p>	<p>Es wird festgestellt, das der Transitions halt auf dem Bahnhof Gubin nur notwendig ist, wenn das EVU die Option „Transition im Stillstand“ verfolgt.</p> <p>Die Information an den Fdl Guben , das im „Weiteren“ für Nothalt das System Radiostop zu nutzen ist , wurde auf den Punkt 7.2.2. verschoben.</p> <p>Es wird eine Handreichung ausformuliert, welche die Vorbeifahrt eines Tfz mit eingeschaltetem System PZB an SHP-Streckenmagneten darstellt. Der Verweis auf das Regelwerk der DB erfolgte nicht ohne Absicht.</p>
---	--	---	--



<p><b>7.2.1.2 Transition in Richtung Polen</b></p>	<p>Umschaltpunkt für die Zugbeeinflussungsanlagen von PZB auf SHP ist der Bahnhof Gubin. Dazu wird im Bahnhof Gubin ein Betriebshalt eingelegt, der vom EVU zu beantragen ist.</p> <p><del>Triebfahrzeugführer von Triebfahrzeugen mit fehlender PZB-Ausrüstung geben in der Fertigmeldung eines Zuges an den Fahrdienstleiter B1 Guben an, das die Fahrt ohne PZB erfolgt und die Fahrzeugeinrichtung „Radiostop“ funktionstüchtig ist.</del></p>	<p><b><u>Stehende</u> Transition in Richtung Polen</b></p> <p>Umschaltpunkt für die Zugbeeinflussungsanlagen von PZB auf SHP ist der Bahnhof Gubin.</p> <p>Dazu wird im Bahnhof Gubin ein Betriebshalt eingelegt, der vom EVU zu beantragen ist.</p>	<p>Es wird festgestellt, das der Transitions halt auf dem Bahnhof Guben nur notwendig ist, wenn das EVU die Option „Transition im Stillstand“ verfolgt.</p> <p>Die Information an den Fdl Guben, das für Nothalt das System Radiostop zu nutzen ist , wurde auf den Punkt 7.2.2. verschoben.</p>
<p><b>7.2.1.5. Einsatz von Triebfahrzeugen mit fehlender PZB-Ausrüstung</b></p>	<p>-</p>	<p>(1) <u>Beim Fehlen der PZB ist von dem in Deutschland trassenbestellenden EVU eine Ausnahme der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung § 28 Abs. 1 Nr.4 beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr zu beantragen.</u></p> <p>(2) <u>Für die Fahrt auf dem Grenzbetriebsstreckenabschnitt der DB InfraGO AG sind die Regeln der 408.2651 Abschnitt 2 anzuwenden.</u></p>	<p>Die Forderung ergibt sich aus dem Schreiben des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 31.08.2011.</p> <p>Da der Infrastrukturbetreiber erwarten können muss, das die Technischen Nutzungsbedingungen eingehalten werden, kann er nicht Infrastrukturseitig für bestimmte Züge die Geschwindigkeit auf 50 km/h begrenzen. Diese Thema muss in die Betreiberverantwortung des EVU gegeben werden.</p>

<p><b>7.2.2 Transition der Zugfunksysteme</b></p>	<p><del>(1) Züge aus Richtung Gubin verbleiben ohne Systemwechsel im polnischen Zugfunksystem Kanal R2.</del></p> <p><del>(2) Triebfahrzeuge, welche aus Richtung Gubin nur bis Guben und zurück verkehren, und nicht mit GSM-R Zugfunkgerät ausgerüstet sind, verbleiben auch beim Rangieren auf dem Kanal R2, die Triebfahrzeugführer führen ihre Rangiervereinbarungen an den Weichenwärter W2 unter Einbeziehung des Fahrdienstleiters Guben B1.</del></p> <p><del>(3) Für über den Bahnhof Guben hinaus verkehrende Züge ist der Umschaltplatz für die Zugfunksysteme der gewöhnliche Halteplatz des Bahnhof Guben.</del></p> <p><del>(4) Der Umschaltplatz von GSM-R auf den analogen polnischen Zugfunk-Kanal-2 befindet sich am gewöhnlichen Halteplatz eines Zuges auf dem Bahnhof Guben.</del></p>	<p>(1) <u>Die Umschaltung in das deutsche Funknetz ist zwischen der Rangierhalttafel W5 des Bf Gubin – aufgestellt in km 93,326 und der Betriebsführungsgrenze vorzunehmen, so dass der Tf für den Fdl Guben ab der Betriebsführungsgrenze (km 94,257/1,685) erreichbar ist. Die Umschaltung in das polnische analoge Zugfunknetz - auf den Zugfunkkanal R 2 - erfolgt in Höhe des sonstigen Signals W 28 im km 94,190.</u></p> <p>(2) <u>Züge, welche nach 7.2.1.5. ohne PZB-Fahrzeugausrüstung auf der Grenzbetriebsstrecke aus Richtung Gubin verkehren, verbleiben ohne Systemwechsel im polnischen Zugfunksystem Kanal R2. Der Tf führt in diesem Fall ein Probegespräch mit dem Fdl Guben B1, um über die Kommunikationsweise im Weiteren zu informieren.</u></p> <p>(3) <u>Triebfahrzeuge, welche nach 7.2.1.5. ohne PZB-Fahrzeugausrüstung aus Richtung Gubin nur bis Guben und zurück verkehren, und nicht mit GSM-R Zugfunkgerät ausgerüstet sind, verbleiben auch beim Rangieren auf dem Kanal R2, die Triebfahrzeugführer führen ihre Rangiervereinbarungen an den Weichenwärter W2 unter Einbeziehung des Fahrdienstleiters Guben B1.</u></p>	<p>In (1) wird der Grundsatz ausgedrückt</p> <p>Die Regelung in (2) ist erforderlich, um das Verhalten in Notsituationen sicherzustellen.</p> <p>Die Regelung (3) ist aus der ehemaligen Anlage 2 der zu Zeit gültigen ÖGV Guben-Gubin übernommen.</p>
---	--	--	--

	<p><del>Die Umschaltung in das polnische analoge Netz muss mit der Meldung, dass der Zug vorbereitet ist, erfolgt sein.</del></p>		
<p><b>9. Schlussbestimmungen</b>  <b>9.3. Inkraftsetzung</b></p>	<p>Die „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 <del>09.06.</del>2024 in Kraft.</p> <p>Mit diesem Tage endet die Gültigkeit der „Örtlichen Grenzvereinbarungen zwischen der DB Netz AG (DB Netz AG) Regionalbereich Ost, Produktionsdurchführung Cottbus und der PKP Polskie Linie Kolejowe SA (PKP PLK S.A.) Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze für die Grenzbetriebsstrecke Guben - Gubin“ vom 01.04.2014 und die Regeln der allgemeinen Grenzvereinbarung vom 14.12.2008 werden auf der in der vorliegenden ÖGV aufgeführten Grenzbetriebsstrecke nicht angewendet.</p>	<p>Die „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 <u>15.12.</u>2024 in Kraft.</p> <p>Mit diesem Tage endet die Gültigkeit der „Örtlichen Grenzvereinbarungen zwischen der DB Netz AG (DB Netz AG) Regionalbereich Ost, Produktionsdurchführung Cottbus und der PKP Polskie Linie Kolejowe SA (PKP PLK S.A.) Zakład Linii Kolejowych w Zielonej Górze für die Grenzbetriebsstrecke Guben - Gubin“ vom 01.04.2014 und die Regeln der allgemeinen Grenzvereinbarung vom 14.12.2008 werden auf der in der vorliegenden ÖGV aufgeführten Grenzbetriebsstrecke nicht angewendet.</p>	<p>Gültigkeitsdatum aktualisiert.</p>