

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan</b>	<b>402.0203 Seite 1</b>

## 1 Abläufe im Planungsprocedere

(1) Das Planungsprocedere beinhaltet folgende Prozessschritte:

1. Festlegung der Terminketten für die Erstellung des Netzfahrplans,
2. Festlegen der Planungsbasis,
3. Trassenberatung bei der Fahrlagenplanung,
4. Annahme und Prüfung der Trassenanmeldungen,
5. Durchführung der Trassenkonstruktion/ -koordination,
6. Lösung von Trassenkonflikten und Dokumentation der Ergebnisse,
7. Übergabe der vorläufigen Trassenangebote,
8. Bearbeitung von berechtigten Beanstandungen,
9. Mitteilung nach § 72 Nr. 1 ERegG über die beabsichtigte Ablehnung von Trassenbestellungen an die Bundesnetzagentur,
10. Nach Abschluss der Prüfungsfrist der Bundesnetzagentur nach § 73 Abs. 1 Nr. 1 ERegG und nach Einarbeitung der Änderungsvorgaben der Bundesnetzagentur in den Netzfahrplanentwurf: Mitteilung der Trassenablehnungen und Abgabe der Trassenangebote sowie Abschluss des Infrastrukturnutzungsvertrages.

**Inhalt des  
Planungs-  
prozesses**

(2) Für die in Absatz 1 genannten Prozessschritte 4 bis 9 ist der verfügbare Zeitrahmen durch das ERegG definiert. Die detaillierte Terminkette wird in den SNB zum entsprechenden Netzfahrplan nach internationaler Abstimmung veröffentlicht.

**Zeiträumen  
für die  
Konstruktions-  
phase**

Nicht fristgerechte Anmeldungen werden folgendermaßen behandelt:

- Anmeldungen, die für die erste Phase der Netzfahrplanerstellung vorgesehen waren, werden im Rahmen der zweiten Phase berücksichtigt,
- Anmeldungen, die für die zweite Phase der Netzfahrplanerstellung vorgesehen waren, werden als An-

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan</b>	<b>402.0203 Seite 2</b>

meldungen zum Gelegenheitsverkehr (Richtlinie 402.0204) behandelt.

Das Marktsegment Charter-/Nostalgie im Schienenpersonenfernverkehr kann nur im Gelegenheitsverkehr unter Beachtung der Fristen als besonders aufwändige Bearbeitung gemäß Ziffer 4.2.2.4 der NBN angemeldet werden. Erfolgt eine Anmeldung im Netzfahrplan, so wird diese erst im Gelegenheitsverkehr bearbeitet.

*Hinweis: Alternativ kann für diese Verkehre das Marktsegment „Punkt-zu-Punkt-Verkehr“ mit Bearbeitung im Netzfahrplan gewählt werden (anderer Trassenpreis). Eine nachträgliche Änderung von Produkten des SPFV in Charter/Nostalgie ist allerdings ausgeschlossen.*

**Rahmenterminplan**

- (3) Termine für die Anmeldung von Zugtrassen, den Beginn der Trassenkonstruktion sowie die Abgabe und Annahme von Trassenangeboten enthält der nachstehende Rahmenterminplan, der der Vorbereitung jedes Netzfahrplanwechsels dient. Der Rahmenterminplan sowie mögliche Änderungen sind den Eisenbahnverkehrsunternehmen / Zugangsberechtigten (EVU/ZB) rechtzeitig bekannt zu geben.

**Rahmenterminplan**

<b>Zeitpunkt</b>	<b>Aktivität</b>
<b>Einen Monat vor dem zweiten Montag im April des Jahres, in dem der Netzfahrplan beginnt</b>	<b>Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen zur ersten Phase der Netzfahrplanerstellung</b>
<b>Zweiter Montag im April des Jahres, in dem der Netzfahrplan beginnt</b>	<b>Annahmeschluss für Anmeldung von Trassen zum Netzfahrplan zur ersten Phase der Netzfahrplanerstellung; Beginn Trassenanmeldefrist zur zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung (Ende der Frist wird jährlich konkret definiert)</b> *
	<b>Trassenkonstruktion/ Koordinierungsverfahren/ Konfliktlösungsgespräche</b>
<b>Wird jährlich konkret definiert, spätestens jedoch vier Monate nach Ablauf der vorgenannten Frist</b>	<b>Fertigstellung vorläufiger Netzfahrplanentwurf (zur ersten Phase der Netzfahrplanerstellung)</b>

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan</b>	<b>402.0203 Seite 3</b>

<b>Binnen eines Monats nach Fertigstellung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs</b>	<b>Schriftliche Stellungnahmen der Anmelder zu Anmeldungen der ersten Phase möglich</b>
<b>Nach Bearbeitung der berechtigten Beanstandungen (Frist wird von DB Netz festgelegt)</b>	<b>Endgültiger Netzfahrplanentwurf zur ersten Phase der Netzfahrplanerstellung, Abgabe der Trassenangebote</b>
<b>Spätestens fünf Arbeitstage nach Eingang der Trassenangebote</b>	<b>Annahme der Trassenangebote</b>
<b>Endgültiger Netzfahrplanentwurf zweite Phase der Netzfahrplanerstellung</b>	<b>Letzter Werktag der 5. Woche vor Fahrplanwechsel</b>
	<b>Erstellung der Fahrplanunterlagen</b>
<b>Zweiter Samstag im Dezember, 24:00 Uhr</b>	<b>Wechsel des Netzfahrplans</b>

## 2 Planungsparameter

- |  |  |
|--|--|
| (1) Die Planungsparameter umfassen für EVU/ZB und DB Netz relevante Aspekte für Fahrlagenplanung und Trassenkonstruktion.  | <b>Inhalt</b>  |
| (2) Richtlinien, die die Fahrlagenplanung der EVU/ZB beeinflussen, müssen inhaltlich vor Beginn der Fahrlagenplanung bekannt sein.   | <b>Richtlinien</b>                                   |
| (3) Insbesondere folgende infrastrukturelle Rahmenbedingungen werden bekannt gegeben: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bauzuschläge (Beispiel siehe 402.0305A01),</li> <li>- Informationen zu der Netzfahrplanauswahl,</li> <li>- Verkehrsartenmixe für Baumaßnahmen, die im Netzfahrplan bearbeitet werden,</li> <li>- Veränderungen der Infrastruktur mit Auswirkungen auf den Fahrplan,</li> <li>- Übergangszeiten in Knotenbahnhöfen (vgl. Anh. 1),</li> </ul> | <b>infrastrukturelle Rahmenbedingungen</b>           |
| (4) Der Entwurf der Planungsparameter wird spätestens 17,5 Monate vor Fahrplanwechsel an die Kunden der DB Netz AG versendet. Übrige EVU bzw. die ZB erhalten die Unterlagen auf Anfrage. Die EVU/ZB haben drei Wochen Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme. Die DB Netz AG hat die Stellungnahmen zu prüfen und ggf. in den Planungen zu berücksichtigen, soweit die jeweiligen infrastruktu-  | <b>402.0203A01<br/>Entwurf der Planungsparameter</b> |

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan	402.0203 Seite 4

rellen, betrieblichen und/oder technischen Gegebenheiten dies zulassen.

**Abgestimmte Planungsparameter** (5) Spätestens 16 Monate vor Fahrplanwechsel teilt die DB Netz AG ihren Kunden bzw. den übrigen EVU/ZB die abgestimmten Planungsparameter mit.

**Aktualisierung** (6) Die aktualisierten Planungsparameter gibt die DB Netz AG spätestens 12 Monate vor dem Netzfahrplanwechsel bekannt.

Die EVU/ZB haben zwei Wochen Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme.

Die DB Netz AG hat diese Stellungnahmen zu prüfen und ggf. noch in den Planungen zu berücksichtigen, soweit die jeweiligen infrastrukturellen, betrieblichen und/oder technischen Gegebenheiten dies zulassen.

**Endgültige Planungsparameter** (7) Spätestens 11 Monate vor Fahrplanwechsel teilt die DB Netz AG ihren Kunden bzw. den übrigen EVU/ZB die endgültigen Planungsparameter mit.

### 3 Fahrlagenberatung

**Fahrlagenberatung** (1) Die DB Netz AG berät alle EVU/ZB auf Wunsch im Rahmen der Fahrlagenplanungen. Auf Basis der vorhandenen Daten wird die Machbarkeit der Konzepte bzw. Fahrlagen unverbindlich geprüft.

### 4 Bearbeitung Trassenanmeldung

**Prüfung der Trassenanmeldung** (1) Die für die Bearbeitung der Trasse zuständige Stelle der DB Netz AG prüft die Trassenanmeldung auf Vollständigkeit und Plausibilität.

**Fehlende oder nicht plausible Angaben** (2) Enthält die Trassenanmeldung fehlende, nicht plausible oder widersprüchliche Angaben, so fordert die DB Netz AG gemäß Ziffer 4.2.1.1 der NBN die jeweiligen Angaben beim EVU/ZB unverzüglich in Schriftform nach.

Nach Ablauf der Anmeldefrist gemäß Ziffer 4.2.1.3 der NBN hat das EVU/der ZB die Angaben nach Aufforderung innerhalb von 3 Arbeitstagen zu übermitteln.

**Dokumentation** Die Nachforderung sowie die Antwort des EVU/ZB sind zu dokumentieren.

Übermitteln EVU/ZB die Angaben erst nach Ablauf dieser Frist, so wird die Anmeldung zurückgewiesen.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan</b>	<b>402.0203 Seite 5</b>

- (3) Fehlende, nicht plausible oder widersprüchliche Angaben liegen immer dann vor, wenn die Trassenanmeldung aufgrund der vom EVU/ZB angemeldeten betrieblich-technischen Parameter nicht oder nur unvollständig bearbeitet werden kann. Nicht plausible Angaben liegen z. B. vor, wenn die Trassenanmeldung der in den SNB kommunizierten Beschreibung der Infrastruktur widerspricht (z. B. ein Zug mit elektrischer Traktion soll über eine nicht elektrifizierte Strecke verkehren).

**Fehlende, nicht plausible oder widersprüchliche Angaben**

## 5 Trassenkonstruktion

- (1) Alle fristgerecht vorliegenden Trassenanmeldungen sind während des gesamten Prozesses der Trassenbearbeitung diskriminierungsfrei zu behandeln.

**Grundsatz**

Die Trassen werden unter Berücksichtigung der Wünsche der EVU/ZB nach den Maßgaben des betrieblich-technischen Regelwerks konstruiert.

- (2) Wird bei einer grenzüberschreitenden Trassenanmeldung auf die gemäß § 47 Abs. 7 ERegG vorläufigen grenzüberschreitenden Zugtrassen Bezug genommen und kommt in Koordinierungsverfahren keine Einigung zu Stande, so findet für diese Trassenanmeldung das Streitbeilegungsverfahren keine Anwendung.

**Vorläufige grenzüberschreitende Zugtrassen**

Liegen mehr als eine grenzüberschreitende Trassenanmeldung für die gleiche gemäß § 47 Abs. 7 ERegG vorläufige grenzüberschreitende Zugtrasse vor, und kommt im Koordinierungsverfahren keine Einigung zu Stande, so findet für diese Trassenanmeldungen das Verfahren nach Abschnitt 7 und ggf. nach Abschnitt 8 statt.

- (3) Ziel der Trassenkonstruktion ist es, allen Anträgen auf Zuweisungen von Zugtrassen so weit wie möglich stattzugeben bei gleichzeitig bestmöglicher Ausnutzung der verfügbaren Infrastrukturkapazität.

**Ziel der Konstruktion**

- (4) Die Konstruktion der für einen Konstruktionsabschnitt vorliegenden Trassenanmeldungen beginnt in der Regel mit der Trasse, die den Konstruktionsraum ab 0:00 Uhr als erstes berührt. Alle weiteren Trassenanmeldungen werden entsprechend ihrer zeitlichen Lage nacheinander bearbeitet.

**Reihenfolge der Bearbeitung**

Sofern eine andere Bearbeitungsreihenfolge zweckmäßiger erscheint (z.B. zunächst Bearbeitung der Trassen, die in die HVZ fallen), kann auch diese gewählt werden.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan</b>	<b>402.0203 Seite 6</b>

**Infrastruktur-schnittstellen** (5) An Schnittstellen mit anderen Infrastrukturbetreibern oder ausländischen Bahnen ist die fahrplantechnische Machbarkeit nach den Regeln des jeweiligen Infrastrukturbetreibers sicherzustellen. Soweit erforderlich sind schriftliche Protokolle zu erstellen.

**Erfahrungen aus dem laufenden Fahrplan** (6) Durch Informationsaustausch zwischen Betrieb, Fahrplan und EVU/ZB sind ständig wiederkehrende Verspätungen und deren Ursachen zu identifizieren. Wenn diese durch Modifikationen im Fahrplan reduziert werden können, sollten diese in die Netzfahrplanerstellung einfließen.

**Konstruktions-spielräume** (7) Das Trassenangebot soll der Trassenanmeldung entsprechen. Ist dies wegen konkurrierender Trassenanmeldungen nicht möglich, gilt Folgendes:

Soweit nicht im SPFV das Marktsegment Punkt-zu-Punkt-Verkehre (vgl. 5.3.2 der NBN) oder im SGV Marktsegmente mit den Zusätzen „Z-Flex“ oder „R-Flex“ (vgl. 5.3.4 der NBN) bestellt werden, versucht die DB Netz AG innerhalb folgender Spielräume ein Trassenangebot zu erstellen

- Schienenpersonenverkehr +/- 3 Minuten,
- Übrige Zugtrassen (z.B. Güterzüge, Triebfahrzeugfahrten): +/- 30 Minuten.

Für das Marktsegment Punkt-zu-Punkt-Verkehre im SPFV gilt ein Konstruktionsspielraum von +/- 30 Minuten, für die Marktsegmente mit den Zusätzen Z-Flex und R-Flex ein Konstruktionsspielraum von +/- 120 Minuten.

Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.

**Trassenverknüpfungen/Anschlussbindungen** (8) Werden durch Anwendung der o.g. Konstruktionsspielräume Wünsche der EVU/ZB zur Anschlussbindung/Trassenverknüpfung nicht erfüllt, wird hier auch das Koordinierungsverfahren nach Abschnitt 6 eingeleitet.

## **6 Trassenkonflikt und Koordinierungsverfahren**

**Konfliktdefinition** (1) Ein Trassenkonflikt liegt vor, wenn auch nach Ausnutzung der Konstruktionsspielräume nach Abschnitt 5 (7) weiterhin Anträge über zeitgleiche/nicht zu vereinbarende Zuweisungen vorliegen.

Trassenkonflikte entstehen insbesondere

- durch Überlagerung von Sperrzeitentritten,
- Überlagerung von Gleisbelegungen in Knoten,

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan</b>	<b>402.0203 Seite 7</b>

- Begegnungsverbote zwischen bestimmten Zugarten und
- durch besondere Bedingungen bei der Beförderung von außergewöhnlichen Transporten oder Gefahrgut.

(2) Erkennt der Konstrukteur, dass die Trassenbearbeitung nach Ausschöpfung der Konstruktionsspielräume nicht konfliktfrei möglich ist, leitet er das Koordinierungsverfahren ein.

**Einleitung Ko-  
ordinierungs-  
verfahren**

(3) Der für das einzuleitende Koordinierungsverfahren maßgebliche Konflikt (Primärkonflikt) ergibt sich aus dem Laufweg der beteiligten Trassen in Verbindung mit der von den Trassenanmeldern gewünschten Bearbeitungsrichtung (Vorwärts- oder Rückwärtsbearbeitung). Es handelt sich hierbei um den ersten unter diesen Bedingungen auftretenden Konflikt. Unterscheiden sich die Bearbeitungsrichtungen innerhalb einer Trassenanmeldung durch die Angabe eines Fixpunktes für die Konstruktion, ergeben sich dadurch unterschiedliche Laufwegsabschnitte. Die Reihenfolge der Konfliktbearbeitung erfolgt aus der Reihenfolge der Laufwegsabschnitte. Als erstes erfolgt die Konstruktion entgegen der Laufrichtung. Erfolgt keine Angabe eines Fixpunktes erfolgt die Trassenkonstruktion in Laufrichtung. Bei der Konfliktidentifikation ist die Gleisbelegung (Strecke und Knoten) des Netzfahrplans maßgeblich. In der Trassenanmeldung darf pro zeitlich getrennter Zeitscheibe maximal ein Fixpunkt angegeben werden, andernfalls ist die Trassenanmeldung unplausibel. Dieser Fixpunkt kann nur im Stammfahrplan liegen, da Ergänzungsfahrpläne zwingend eine Verknüpfung mit dem Stammfahrplan haben, woraus sich bereits eine Konstruktionsrichtung ergibt.

**Konfliktidentifi-  
kation Primär-  
konflikt**

(4) Für das durchzuführende Koordinierungsverfahren gelten folgende Grundsätze:

**Grundsätze des  
Koordinierungs-  
verfahrens**

- Die Zugangsberechtigten, deren Trassenanmeldungen konfliktieren, werden unverzüglich und gleichzeitig (z.B. per E-Mail) über den bestehenden Konflikt informiert,
- Das Koordinierungsverfahren erfordert einen straffen Zeitplan zur Konfliktlösung,
- Während der Koordinierung ruht die Trassenkonstruktion für die konfliktbeteiligten Trassen,
- DB Netz AG wirkt durch Verhandlungen auf einvernehmliche Lösungen hin, wobei sie eigene Vorschläge unterbreitet. Diese können auch in zeitlicher und

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan</b>	<b>402.0203 Seite 8</b>

räumlicher Lage von der Trassenanmeldung abweichen,

- Die Zugangsberechtigten können eigene Lösungsvorschläge einbringen, die durch die DB Netz AG auf Realisierbarkeit geprüft werden,
- Vorschläge für die Konfliktlösung werden nur umgesetzt, sofern der Konflikt dadurch für alle Beteiligten gelöst wird,
- Bei komplexen Sachverhalten werden durch die DB Netz AG Gespräche entweder als Telefon- oder als Präsenzkonferenzen organisiert,
- Wird im Koordinierungsverfahren eine einvernehmliche Lösung gefunden, so wird diese unverzüglich durch die DB Netz AG dokumentiert und bildet die Basis für die weitere Erarbeitung des VNP. Diese Vereinbarungen sind verbindlich und können im Rahmen des Koordinierungsverfahrens nicht mehr nachträglich aufgehoben oder verändert werden,
- Wird im Koordinierungsverfahren eine einvernehmliche Lösung gefunden und entsteht für eine der beteiligten Trassen im weiteren Konstruktionsverlauf ein neuer Konflikt, so ist dies ein neuer Primärkonflikt. Ist eine Lösung dieses neuen Konfliktes nicht möglich, so erfolgt für diesen neuen Konflikt die Einleitung des Streitbeilegungsverfahrens nach Abschnitt 7 oder die - sofern erforderlich - Einleitung des Höchstpreisverfahrens nach Abschnitt 8. Eine Rückkehr zu bereits gelösten Primärkonflikten ist ausgeschlossen.

**Vereinfachte  
Koordinierung**

- (5) Im Rahmen der vereinfachten Koordinierung kann der Konstrukteur mit einem Lösungsvorschlag zuerst auf das EVU/den ZB per Mail oder telefonisch zugehen, bei dem die geringsten Abweichungen/Folgen gegenüber den Trassenanmeldungen vorliegen. \*

In diesen Fällen erfolgt die Information über den Konflikt in anonymer Form. Sie beinhaltet Angaben zur zeitlichen Lage und zum Ort des Konflikts, nicht jedoch Angaben über die konfliktbeteiligten ZB. \*

Führt die vereinfachte Koordinierung nicht zur Lösung, kann die DB Netz AG auf weitere Konfliktpartner zugehen. \*

Wurde eine einvernehmliche Lösung gefunden, so wird diese unverzüglich durch die DB Netz AG dokumentiert (z.B. per Mail oder Bestelltool) und an das EVU/den ZB \*



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan</b>	<b>402.0203 Seite 9</b>

\* übermittelt. Diese einvernehmliche Lösung bildet die Basis für die weitere Erarbeitung des VNP.

\* Führt die Vorgehensweise der vereinfachten Koordinierungen zu keinem Ergebnis, wird die komplexe Koordinierung mit Konfliktlösungsgespräch mit allen Beteiligten eingeleitet.

(6) Wenn die Koordinierung nach (5) erfolglos blieb, leitet die DB Netz AG unmittelbar das Konfliktlösungsgespräch ein. Dies erfolgt grundsätzlich in Form einer Telefonkonferenz mit allen Beteiligten, in deutscher Sprache und nach folgender Struktur:

**Koordination  
bei komplexen  
Verhältnissen**

- Einladung durch die DB Netz AG,
- Zustimmung aller Beteiligter zur Offenlegung der Angaben zu den betroffenen Trassen innerhalb eines Arbeitstages (ansonsten Einzelgespräche mit jedem EVU/ZB),
- Konkrete Vorstellung des Konflikts und der Konfliktbeteiligten,
- Unterbreitung von Lösungsvorschlägen durch die DB Netz AG,
- Ggf. Unterbreitung von Lösungsvorschlägen durch EVU/ZB.

Die DB Netz AG prüft Alternativen zur Trassenanmeldung und bringt Lösungsvorschläge ein, die grundsätzlich in einem

- zeitlichen Rahmen von
  - +/- 1 Stunde beim SPV und
  - +/- 2 Stunden beim SGV, sowie einem
- räumlichen Rahmen, der sich an der Anmeldung orientiert (z. B. an Kundenhalten)

liegen.

Lösungsvorschläge der EVU/ZB erfordern den Bezug zur angemeldeten Trasse. Wird hiervon durch das EVU/ZB abgewichen, ist eine Vereinbarung des EVU/ZB mit der DB Netz AG über die zu prüfenden Alternativlaufwege erforderlich.

Aufgrund des engen Zeitrahmens zur Netzfahrplanerstellung können grundsätzlich zwei Alternativlaufwege durch die DB Netz AG geprüft werden.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan</b>	<b>402.0203 Seite 10</b>

Die Telefonkonferenzen oder Gespräche werden durch die DB Netz AG dokumentiert. Die Dokumentation enthält dabei mind. Angaben zu den betroffenen EVU/ZB, den betroffenen Trassen, den diskutierten Lösungsvorschlägen und das Ergebnis des Gesprächs.

Wurde eine einvernehmliche Lösung gefunden, so bildet diese die Basis für die weitere Erarbeitung des VNP.

Zu jedem Konflikt werden maximal zwei Gespräche geführt, wobei das zweite Gespräch nur dann durchgeführt wird, wenn sich alle Beteiligten dafür aussprechen und den erfolgreichen Abschluss der Koordinierung damit für möglich halten.

**Zustimmung  
zum Koordinie-  
rungsergebnis**

- (7) Die EVU/ZB haben einen Arbeitstag Zeit, die erarbeiteten Ergebnisse der Gespräche zu bestätigen. Die DB Netz AG fordert dabei die EVU/ZB auf, ggf. zu belegen, ob es sich bei der konfliktbehafteten Anmeldung um einen vertakteten oder ins Netz eingebundenen Verkehr handelt (vgl. Abschnitt 3). Erfolgt in der Frist gemäß Ziffer 4.2.1.9 b) Satz 4 in Verbindung mit Ziffer 4.2.1.1 der NBN kein derartiger Nachweis, kann bei einer ggf. erforderlichen Entscheidung nach § 52 Abs. 7 Nr. 1 ERegG das Kriterium „vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr“ nicht herangezogen werden.

**Primär- und  
Sekundär-  
konflikt**

- (8) Erkennt die DB Netz AG, dass die Lösung eines Konflikts (Primärkonflikt) einen Folgekonflikt (Sekundärkonflikt) auslöst, so ist für den Sekundärkonflikt auch das Koordinierungsverfahren durchzuführen. Dazu werden zunächst die Konstruktionsspielräume der einbezogenen weiteren Trasse genutzt. Sollten diese nicht ausreichen, wird versucht, vom betroffenen EVU/ZB größere Spielräume für diese Trasse zu erhalten. Führt das Koordinierungsverfahren für den Sekundärkonflikt zu keiner einvernehmlichen Lösung, so gilt der Sekundärkonflikt als unlösbar und der Primärkonflikt ist wieder maßgebend.

Für den Primärkonflikt ist dann eine andere Lösung zu suchen oder das Streitbeilegungsverfahren einzuleiten.

**Baubedingt ein-  
geschränkte  
Infrastruktur**

- (9) Abweichungen von den oben beschriebenen Verfahren im Falle baubedingt eingeschränkter Infrastruktur werden zurzeit erarbeitet und nach Fertigstellung in das Modul 402.0305 eingestellt.

**Verzicht auf das  
Koordinie-  
rungsverfahren**

- (10) Auf die Durchführung eines Koordinierungsverfahrens nach Abschnitt 6 kann verzichtet werden, sofern für ein und denselben Auftrag eines Dritten (z.B. Ausschreibung) räumlich und zeitlich dicht beieinander liegende oder iden-

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan</b>	<b>402.0203 Seite 11</b>

tische Trassenanmeldungen mehrerer ZB vorliegen und sämtliche ZB ihr Einverständnis erklärt haben.

Unter diesen Voraussetzungen übermittelt die DB Netz AG sämtlichen beteiligten ZB den vorläufigen und endgültigen Netzfahrplanentwurf. Die jeweiligen Trassenangebote werden auflösend bedingt im Hinblick auf die Auftragserteilung. Die DB Netz AG ist unverzüglich nach Auftragserteilung durch die beteiligten ZB zu informieren.

## 7 Streitbelegungsverfahren

(1) Führt das in Abschnitt 6 genannte Koordinierungsverfahren zu keiner einvernehmlichen Lösung, wird das Streitbelegungsverfahren eingeleitet. Für Trassen, die im Streitbelegungsverfahren obsiegen, ist nur eine Stornierung im Sinne von Ziffer 5.6.4.3 möglich. Ziffer 5.6.4 findet keine Anwendung.

**Streitbelegungsverfahren einleiten**

(2) Die DB Netz AG entscheidet vorbehaltlich der Bestimmungen nach §§ 49, 55 und 57 ERegG nach Maßgabe folgender Reihenfolge:

**Vorrangregeln**

1. Vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr
2. Grenzüberschreitende Zugtrassen
3. Zugtrassen für Güterverkehr

Abweichend von der zuvor dargestellten Reihenfolge werden Zugtrassen für den internationalen Güterverkehr gleichrangig mit vertaktetem oder ins Netz eingebundenem Verkehr behandelt, wenn der Konfliktabschnitt auf Zu- und/oder Abbringertrassen liegt, die gemäß Ziffer 4.2.5.1 mit den PaPs in einem Bestellvorgang bestellt wurden.

(3) Ergibt sich aus den in Absatz 2 dargestellten Vorrangregeln weiterhin eine Gleichrangigkeit, stellt die DB Netz AG die Entgelte der konfliktbehafteten Trassen gegenüber. Hierbei werden alle Verkehrstage der Trasse innerhalb der Netzfahrplanperiode und der gesamte Laufweg berücksichtigt. Dabei ist die Berücksichtigung mehrerer Trassenanmeldungen zulässig, die sowohl unter derselben Zugnummer als auch unter Verwendung unterschiedlicher Zugnummern erfolgt sind, sofern folgende drei Bedingungen kumulativ erfüllt sind:

**Regelentgeltverfahren**

1. Die Verkehrszeitregelungen und Verkehrstage der einzelnen Trassenanmeldungen ergänzen sich überschneidungsfrei bis maximal für die

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan	402.0203 Seite 12

Dauer einer Netzfahrplanperiode. Eine direkte, aufeinander folgende und vollständig lückenlose Komplettierung der Verkehrstage ist nicht erforderlich.

2. Die Laufwege und die zu bedienende Relation sind übereinstimmend. Einkürzungen zu Beginn und/oder am Ende der Laufwege sind zulässig. Laufwegunterbrechungen sind unzulässig. Baubedingte Laufwegänderungen werden berücksichtigt, sofern keine zusätzlichen Betriebsstellen im Laufweg außerhalb des Umleitungsweges bestellt sind.
3. Die Trassenzeiten sind grundsätzlich übereinstimmend. Ausnahmen sind zulässig bei koordinierten Abweichungen und bei Einhaltung der Koordinierungsspielräume gemäß Ziffer 4.2.1.6 im Rahmen der Trassenanmeldung. Ebenso sind baubedingte Abweichungen zulässig, sofern sich zumindest dieselbe Abfahrtszeit oder dieselbe Ankunftszeit wiederfindet, wobei bei Einkürzungen die Start- oder Zielbetriebsstelle zum Laufweg der nicht eingekürzten Trasse gehören muss.

\*  
\*  
\*

Im Fall eines Streitbeilegungsverfahrens fordern wir den Zugangsberechtigten mit einer Frist von einem Arbeitstag auf, zum Vorbringen von zusammenhängenden Trassen, welche die oben genannten Bedingungen kumulativ erfüllen.

Nicht berücksichtigt werden Neuverkehrsnachlässe. Der Anmeldung mit dem höheren Entgelt wird der Vorrang eingeräumt.

## 8 Höchstpreisverfahren

**Höchstpreisverfahren einleiten**

- (1) Führt das Regelentgeltverfahren nach Abschnitt 7 Absatz 3 nicht zu einer Entscheidung, wird das Höchstpreisverfahren eingeleitet.

**Konfliktabschnitt**

- (2) Das Höchstpreisverfahren bezieht sich auf die gesamte Trasse, die den konfliktbehafteten Abschnitt beinhaltet.

**Frist, Entgelthöhe**

- (3) Die DB Netz AG fordert die betroffenen EVU/ZB auf, innerhalb von 5 Werktagen ein Entgelt für die gesamte Trasse anzubieten. Dieses Entgelt muss über dem Entgelt liegen, das gemäß der gültigen Trassenpreisliste bezogen auf die gesamte Netzfahrplanperiode zu zahlen wäre.

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
<b>Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan</b>	<b>402.0203 Seite 13</b>

- (4) Das Gebot wird über die BNetzA an die DB Netz AG gesendet.
- (5) Die Zuweisung der Trasse erfolgt durch die DB Netz AG an den Bieter, der bereit ist, das höchste Entgelt zu zahlen. Die Entscheidung wird dokumentiert und vom EVU/ZB und der DB Netz AG unterzeichnet.

**Gebotsabgabe  
über die BNetzA**

**Zuweisung,  
Dokumentation**

## 9 Vorläufiger Netzfahrplanentwurf

- (1) Aus dem erfolgreichen Abschluss der Trassenkonstruktion ergibt sich der vorläufige Netzfahrplanentwurf. Der Zeitpunkt für die Fertigstellung wird jährlich konkret festgelegt.
- (2) Nach Erstellung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs übermittelt die DB Netz AG dem ZB oder dem einbezogenen EVU schriftlich oder elektronisch über TPN bzw. PCS den aktuellen Bearbeitungsstand zu ihren jeweiligen Trassenanmeldungen. Zusätzlich stellt die DB Netz AG sämtliche angebotenen Trassen allen Dritten, die zu etwaigen Auswirkungen des Netzfahrplans auf ihre Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsdiensten in der betreffenden Netzfahrplanperiode Stellung nehmen möchten, zur kapazitiven Einsicht in Form der webbasierten Anwendung „VNP-Viewer“ zur Verfügung. Der Zugang zum VNP-Viewer erfolgt über den Link <https://kundeninfo-fahrplan.de/vnp2023>, der für den Zeitraum der Stellungnahme gemäß Ziffer 4.2.1.3 NBN freigeschaltet wird.
- (3) Dem ZB oder dem einbezogenen EVU, die im Netzfahrplan Schienenwegkapazität nachgefragt haben, wird einen Monat Gelegenheit gegeben, zu dem vorläufigen Netzfahrplanentwurf elektronisch über TPN bzw. PCS Stellung zu nehmen.

**Zeitpunkt**

**Übergabe beabsichtigter Trassenangebote**

**Stellungnahmen  
der EVU/ZB**

Schriftliche Stellungnahmen sind nur zulässig, sofern der ZB oder das einbezogene EVU sich darauf bezieht, dass seine Trassenanmeldung unberechtigt nicht im Netzfahrplan berücksichtigt wurde. Insbesondere im Fall des technischen Ausfalls bzw. im Fall von Übertragungsstörungen des Systems TPN oder im Fall eines nicht verfügbaren IT-Systems beim Antragsteller können Stellungnahmen per E-Mail oder Fax an den unter Ziffer 1.6.1 NBN genannten Ansprechpartner erfolgen.

Im Rahmen der Stellungnahme zum Vorläufigen Netzfahrplanentwurf ist es Dritten, die zu etwaigen Auswirkungen des Netzfahrplans auf ihre Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsdiensten in der betreffenden Netzfahrplanperiode Stellung nehmen möchten, mög-

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan</b>	<b>402.0203 Seite 14</b>

lich, zu den angebotenen Trassen anderer im Kontext der Gesamtkapazität Stellung zu nehmen. Ihre Stellungnahmen zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf können Dritte innerhalb des Zeitrahmens der Stellungnahme an die Mailadresse vnp-viewer2023@deutschebahn.com übersenden.

**Berechtigte Beanstandungen**

- (4) Berechtigte Beanstandungen im Sinne der SNB sind:
- Beanstandungen, die sich ausschließlich auf beabsichtigte Trassenangebote für das EVU/ZB beziehen,
  - Fälle, in denen die Trassenanmeldung unberechtigt nicht im Netzfahrplan berücksichtigt wurde,
  - Von der Trassenanmeldung abweichende beabsichtigte Angebote, die nicht nach den Regeln für Trassenbearbeitung der SNB bearbeitet wurden (einschl. Koordinierungs- und Streitbeilegungsverfahren),
  - Fälle, in denen die Regeln zu Streitbeilegungs- und Höchstpreisverfahren nicht eingehalten wurden.

**Frist zur Bearbeitung**

- (5) Berechtigte Beanstandungen werden innerhalb von 5 Arbeitstagen bearbeitet.

**10 Endgültiger Netzfahrplanentwurf**

**Zeitpunkt**

- (1) Nach Ablauf der Frist gemäß Abschnitt 9 Absatz 5 steht der endgültige Netzfahrplanentwurf fest.

**Trassenangebot**

- (2) Auf Basis des endgültigen Netzfahrplanentwurfs, ggf. unter Berücksichtigung der berechtigten Beanstandungen erstellt die DB Netz AG unverzüglich ein Trassenangebot zum Abschluss einer Einzelnutzungsvereinbarung. Das Trassenangebot enthält die Fahrplanzeiten der beantragten Trassen, die Abweichungen von der Trassenanmeldung und zusätzlich zu beachtende Besonderheiten, die nicht in der Trassenanmeldung enthalten waren, z.B. Fahrtrichtungswechsel, Beförderungsbedingungen für außergewöhnliche Transporte (aT), ZLB, Bü-Sicherung, personelle Anforderungen für die Reisendensicherung, Abschnitte für Notbremsüberbrückung.

**Ablehnung der Trassenanmeldung**

Sollte die DB Netz AG aus der Netzfahrplanerstellung heraus Trassenablehnungen beabsichtigen, so erfolgt eine Mitteilung nach § 72 Nr. 1 ERegG und die Vorabprüfung durch die Bundesnetzagentur (BNetzA) nach § 73 Abs. 1 Nr. 1 ERegG. Unter Berücksichtigung der Entscheidung der BNetzA gibt die DB Netz AG die Trassenangebote ab, wobei Ablehnungen begründet werden.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan</b>	<b>402.0203 Seite 15</b>

- (3) Das Trassenangebot ist innerhalb von 5 Arbeitstagen nach Eingang anzunehmen oder abzulehnen. Mit Annahme des Trassenangebots erfolgt der Vertragsabschluss. Wird das Trassenangebot innerhalb dieser Frist nicht angenommen oder abgelehnt, besteht kein Anspruch mehr auf Zuweisung der angemeldeten Trasse. Eine erneute Anmeldung ist dann nur noch im Rahmen der zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung (für Erstanmeldungen im Rahmen der ersten Phase) oder im Gelegenheitsverkehr möglich.

**Frist zur Annahme oder Ablehnung**

## 11 Spätere Netzfahrplananmeldung

- (1) Nach Ende der Trassenanmeldefrist für den Netzfahrplan gem. Ziffer 4.2.1.4 der NBN besteht die Möglichkeit weitere Netzfahrplantrassen (spätere Netzfahrplantrassen) zu bestellen. Die DB Netz AG konstruiert spätere Netzfahrplantrassen mit der Maßgabe, allen Anträgen auf Zuweisungen von Zugtrassen so weit wie möglich stattzugeben, bei gleichzeitig bestmöglicher Ausnutzung der verfügbaren Infrastrukturkapazität unter Berücksichtigung des netzzugangsrelevanten Regelwerks gem. Ziffer 3.2.1.2.2 der NBN. Sofern den Anträgen aufgrund bereits vergebener Zugtrassen oder konkurrierender späterer Netzfahrplananmeldungen nicht stattgegeben werden können, wird im Rahmen der nachfolgend aufgeführten Schritte eine Lösung herbeigeführt:

**Zweite Netzfahrplanbearbeitungsphase**

- (2) Für spätere Netzfahrplantrassen, soweit sie nicht für die SGV Marktsegmente mit dem Zusatz „Z-Flex“ oder „R-Flex“ (vgl. 5.3.4.8 und 5.3.4.9) bestellt wurden, gelten folgende Konstruktionsspielräume:

**Konstruktionsspielräume**

- Schienenpersonenverkehr: +/-30 Minuten,
- Übrige Zugtrassen (z.B. Güterzüge, Triebfahrzeugfahrten): +/- 60 Minuten.

Für die Marktsegmente mit dem Zusatz Z-Flex und R-Flex ein Konstruktionsspielraum von +/- 120 min. Die Konstruktion innerhalb dieser Spielräume erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.

- (3) Ist eine Konstruktion der beantragten späteren Netzfahrplantrasse nicht im Rahmen der Konstruktionsspielräume möglich, führt die DB Netz AG in folgender Reihenfolge ein Koordinierungsverfahren durch:

**Koordinierungsverfahren**

- Die DB Netz AG fragt beim antragstellenden ZB nach erweiterten Spielräumen. Werden keine erweiterten Spielräume eingeräumt,

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
<b>Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan</b>	<b>402.0203 Seite 16</b>

- versucht die DB Netz AG eine Lösung der Gestalt zu erarbeiten, dass alle bereits in der ersten Netzfahrplanphase vertraglich gebundenen Netzfahrplantrassen, Änderungen von Trassenverträgen und die beantragten späteren Netzfahrplantrassen entsprechende Kapazität erhalten. Soweit vertraglich gebundene Zugtrassen hierfür geändert werden müssten, führt die DB Netz AG mit den Konfliktpartnern ein Koordinierungsverfahren unter der Bedingung durch, dass Zugangsberechtigte, denen eine Zugtrasse im Rahmen der ersten Netzfahrplanphase zugewiesen wurde, der Durchführung des Koordinierungsverfahrens zustimmen.

*Für die Zustimmung zu einem möglichen Koordinierungsverfahren erhält der betroffene ZB neben der Abfrage zur Bereitschaft der Teilnahme am Koordinierungsverfahren die folgenden Informationen mitgeteilt:*

*Lokale und zeitliche Eingrenzung des Konflikts in Form der Benennung der in Konflikt befindlichen Betriebsstellen.*

- Wird die Zustimmung durch den betroffenen Zugangsberechtigten nicht innerhalb von einem Arbeitstag erteilt, gilt die Zustimmung als abgelehnt.
- Stimmt der betroffene ZB der Koordination mit dem Konfliktverursacher zu, wird das Koordinierungsverfahren nach Abschnitt 6 durchgeführt.

**Entscheidungsverfahren**

- (4) Soweit beantragte spätere Netzfahrplantrassen nicht konfliktfrei konstruiert werden können:
  - bleiben vertraglich gebundene Zugtrassen bestehen,
  - erfolgt unter den beantragten späteren Netzfahrplantrassen die Entscheidung nach dem Zeitpunkt des Eingangs der Bestellung (first come, first serve).

**12 Infrastrukturnutzungsvertrag**

**Definition**

- (1) Die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG setzt den Abschluss einer Vereinbarung voraus (Vertrag, in dem die Betriebsgenehmigung, Leistungsbedingungen, Entgelte, Versicherungen usw. geregelt sind). Dabei wird die Nutzung der Infrastruktur auf die Zeit und die Strecke bezogen festgeschrieben.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan</b>	<b>402.0203 Seite 17</b>

- |   |   |
|---|---|
| <p>(2) Infrastrukturnutzungsverträge können für eine oder mehrere Fahrplanperioden abgeschlossen werden. Bei Vereinbarungen, die Leistung und Gegenleistung nicht abschließend beschreiben, z. B. weil sie mehr als eine Fahrplanperiode einschließen, handelt es sich um Rahmenverträge.</p> | <b>Geltungsdauer</b>                        |
| <p>(3) Bestandteil von Infrastrukturnutzungsverträgen für eine Fahrplanperiode sind die vereinbarten Zugtrassen.</p>  | <b>Umfang</b>                               |
| <p>(4) Infrastrukturnutzungsverträge werden von den jeweiligen kundenbetreuenden Organisationseinheiten der DB Netz AG abgeschlossen, soweit nicht in Einzelfällen eine besondere Regelung festgelegt ist.</p>  | <b>Zuständigkeit für Vertragsabschlüsse</b> |

### **13 Fahrplananpassungen**

Bezieht sich eine Fahrplananpassung auf einen bestehenden Trassenvertrag, ist diese Trasse solange zu sichern, bis die neue Trasse gemäß den vorgegebenen Fristen des Gelegenheitsverkehrs vom EVU/ZB angenommen worden ist.

**Basis**

