DB InfraGO

Verbindlichkeit der Pufferzeit in der Fahrplankonstruktion

Regelungskonzept 2. Stufe 2027

12.06.2025

Ziele des Termins

1. Vorgehen zur Definition der 2. Stufe 2027 beschrieben
2. Beabsichtigtes Regelungskonzept 2. Stufe 2027 vorgestellt
3. Weitere Schritte bis zu den INB 2027 definiert

Herausforderung „zu voll, zu alt, zu kaputt“ – stabiles Betriebsgeschehen, insb. in Knoten, kaum mehr möglich

DB InfraGO

Drei Herausforderungen

Deutsche Bahn

"Zu voll, zu alt, zu kaputt"

18. Mai 2023, 17:08 Uhr | Lesezeit: 5 Min. | 18 Kommentare

Von der neuen Navigator-App erhofft sich die Deutsche Bahn mehr Kundenservice.
(Foto: Lennart Preiss/dpa)

Der Bahn-Konzern steckt tief in der Krise. Nun kündigt Vorstand Berthold Huber eine Offensive an, um schnell besser zu werden. Es geht um moderne Bahnhöfe, Tausende neue Jobs und den Kampf gegen Sabotage.

Süddeutsche Zeitung, Interview mit Berthold Huber, 18.05.2023

1 „Zu voll“

Hohe Belastung des Netzes führt zu Stau insb. in Knoten und deren Zuläufen

2 „Zu alt“

Veraltete Technik verlangsamt den Betrieb

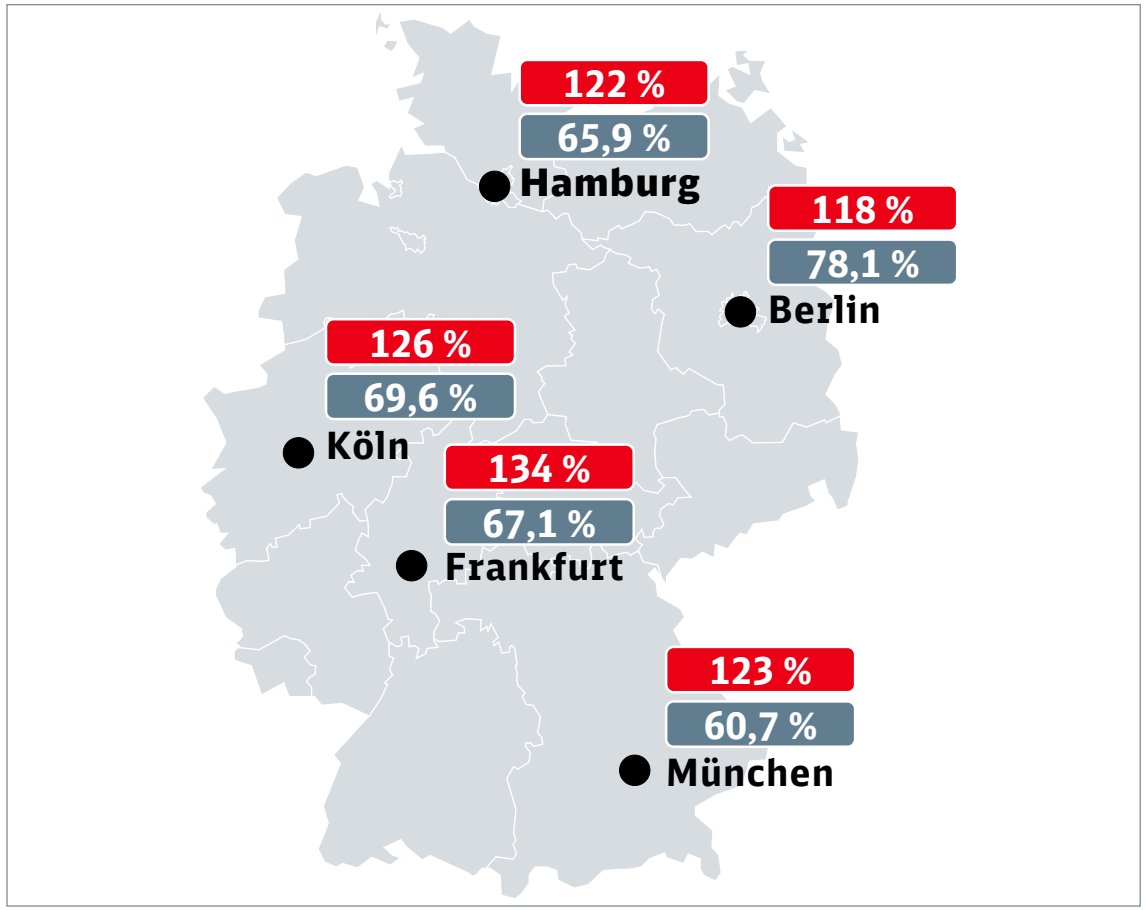
3 „Zu kaputt“

Störungen der sanierungsbedürftigen Infrastruktur verursachen Verspätungen

Herausforderung „zu voll“: Vor allem die Überlastung der Knoten verursacht Stau und Unpünktlichkeit

DB InfraGO

Hohe Auslastung in den 5 TOP-Knoten …



… führt zum Verkehrskollaps in Deutschland

Schonender Umgang mit der knappen Kapazität notwendig

x % Auslastung x % Ankunftspünktlichkeit über Fern- und Regionalverkehr 2024

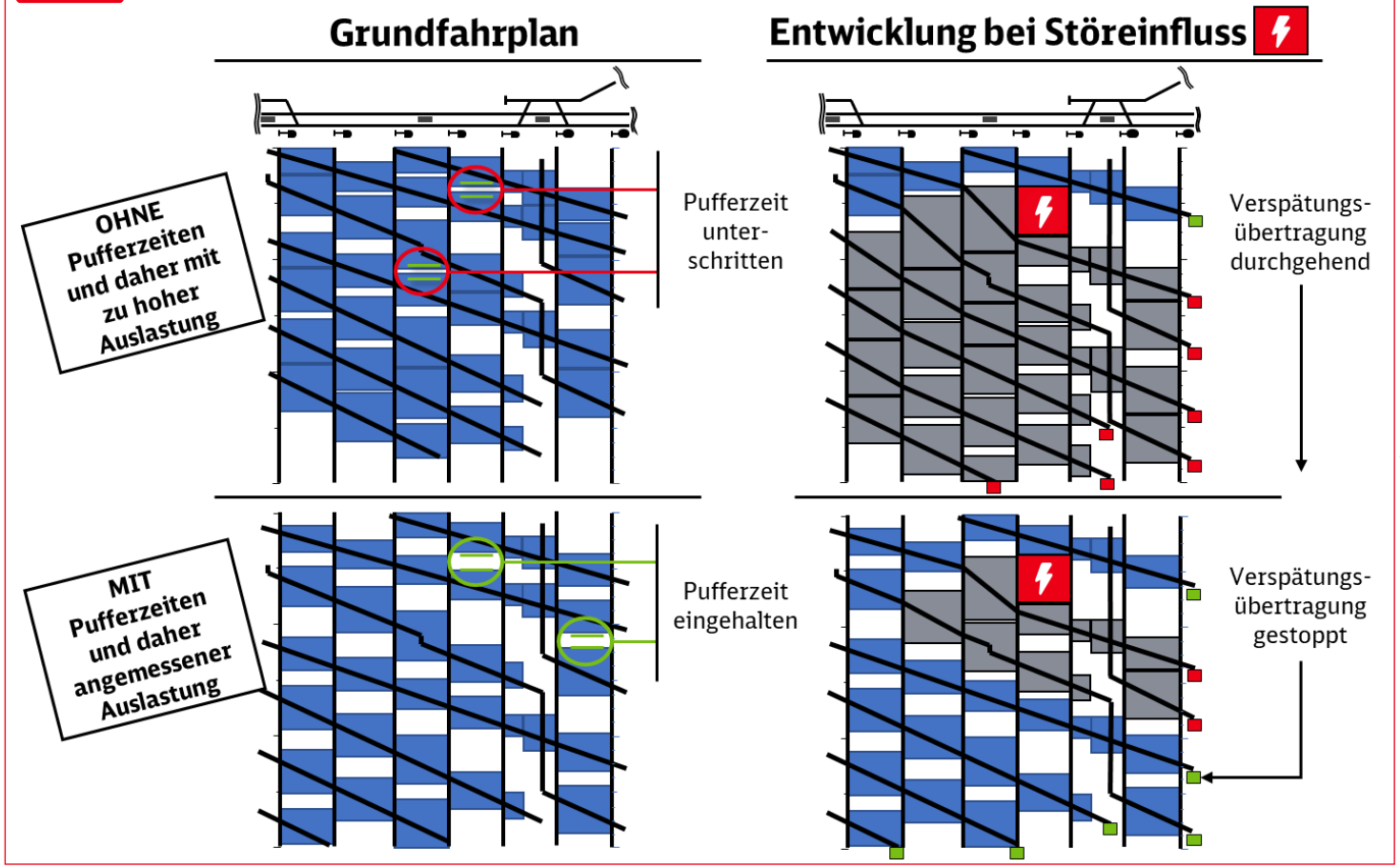
Verbindliche Pufferzeiten regulieren Belastungen in und vor Knoten und stoppen systematische Verspätungsübertragung

DB InfraGO

Verbindliche Pufferzeit adressiert „zu voll“

- **Angemessene Auslastung** für unsere Qualitätsziele **durch regulierte Belastung**
- **Wirkung in Knoten** selbst **und auf Knoten** durch Anwendung bei Zulaufstrecken
- **Stopp von Verspätungsübertragungen** auf nachfolgende Züge
- **Höhere Betriebsqualität** durch robustere Fahrpläne

Wirkmechanismus der Pufferzeit – schematische Darstellung

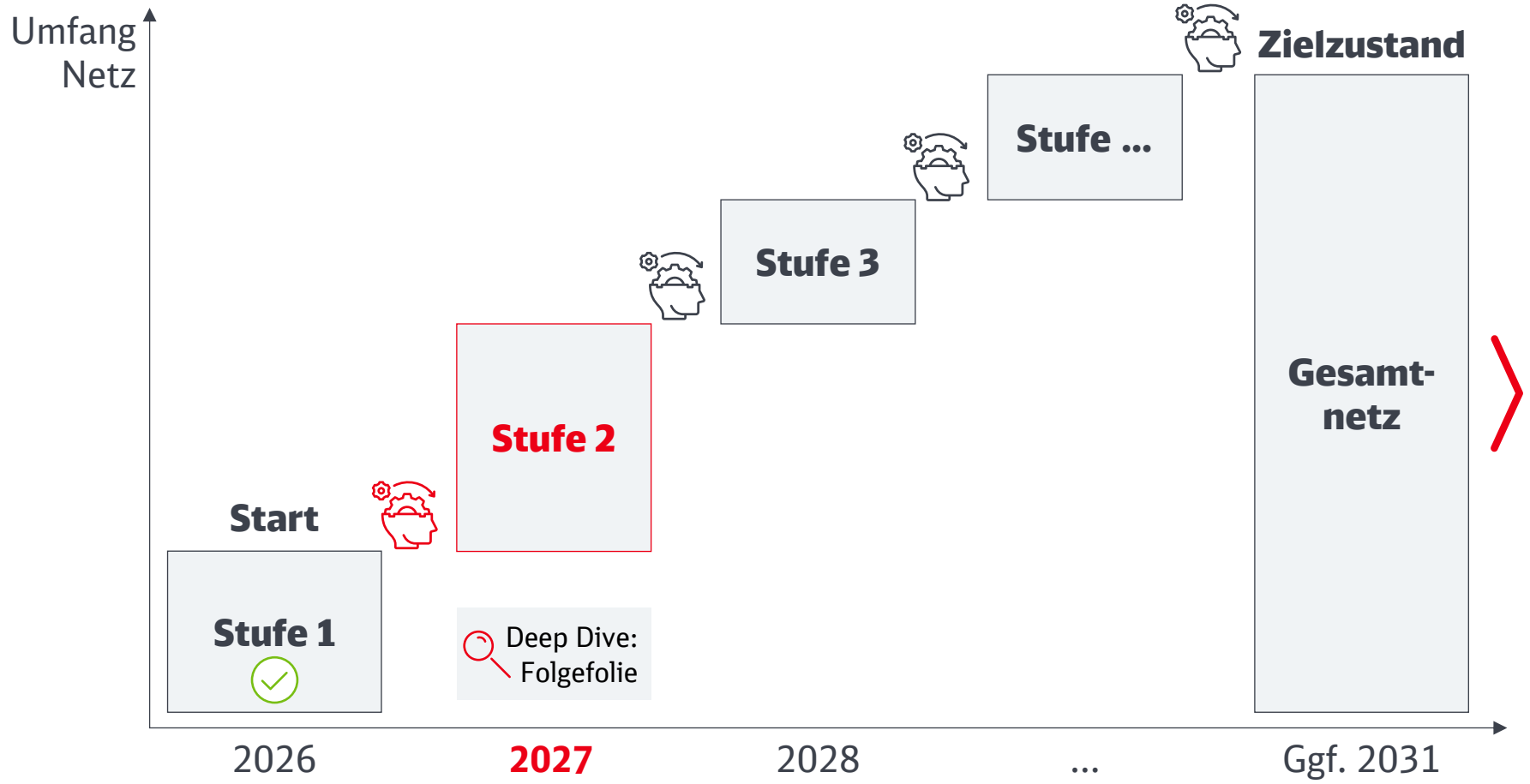


Verspätet | Pünktlich | Sperrzeit gem. Fahrplan | Verlängerte bzw. verschobene Sperrzeit aufgrund Störung und Folgeverspätungen

In 2027 beabsichtigen wir die Einführung der zweiten Stufe „Verbindliche Pufferzeit“

DB InfraGO

Migrationsvorgehen



Implikationen

- Fokus vorerst auf neuralgischen Abschnitten in und zu Knoten
- Dadurch weniger Verspätungseintrag in restliches Netz und höhere Gesamt-PÜ[1]
- Festlegung nächster Migrations-schritte unter Einbezug von Infrastruktur, Ergebnissen aus der NEP[2] und Kundenrück-meldungen
- Ziel: Pufferzeitkonformes Gesamtnetz in mehreren Stufen erreicht

(1) Pünktlichkeit (2) Netzfahrplanerstellungsphase Regelmäßige Begleitung & Bewertung zur Festlegung nächster Migrationsschritt

Umfang der zweiten Stufe orientiert sich an den Kriterien Wirksamkeit, Machbarkeit und Knoten bzw. Zulaufstrecken

DB InfraGO

Kriterien des Umfangs der zweiten Stufe

A Wirksamkeit

- Netzweite Pünktlichkeitsverbesserung durch verringerte Verspätungsübertragung auf ausgewählten Abschnitten

B Organisatorische und technische Machbarkeit

- Vorbereitung und Stabilität der Netzfahrplanerstellungsphase (NEP)
- Einbezug der Zugangsberechtigten
- Handhabbarkeit der konzeptionellen Anpassung, auch seitens der Kunden

C Knoten bzw. Zulaufstrecken NEU zur 1. Stufe

- Fokus auf Knoten und deren Zulaufstrecken als neuralgische Abschnitte im Netz

Vorgehen Fahrplanstudie

- **Mikroskopisch fundierte Untersuchung** zu Auswirkungen der verbindlichen Pufferzeit auf die Verkehrsmengen unter Berücksichtigung der Verkehrstage
- **Realitätsnahe Fahrplangrundlage** basierend auf
  - Baufreiem Grundgerüst abgeleitet aus Fahrlagenberatung für Netzfahrplan 2026
  - mKoK[1] 2028 als eine Quelle für Konzeptanpassungen, ggf. auch Teilübernahme
  - Bereits bekannte Änderungen der gewünschten Verkehrskonzepte für 2027 als weitere Quelle
  - Geplanter Infrastruktur für 2027

Ableitung des Umfangs der zweiten Stufe

(1) Mittelfristiges Konzept für eine optimierte Kapazitätsnutzung

Im Ergebnis setzt die zweite Stufe „Verbindliche Pufferzeit“ 2027 den Fokus auf Top-5-Knoten und deren zentrale Zuläufe

DB InfraGO

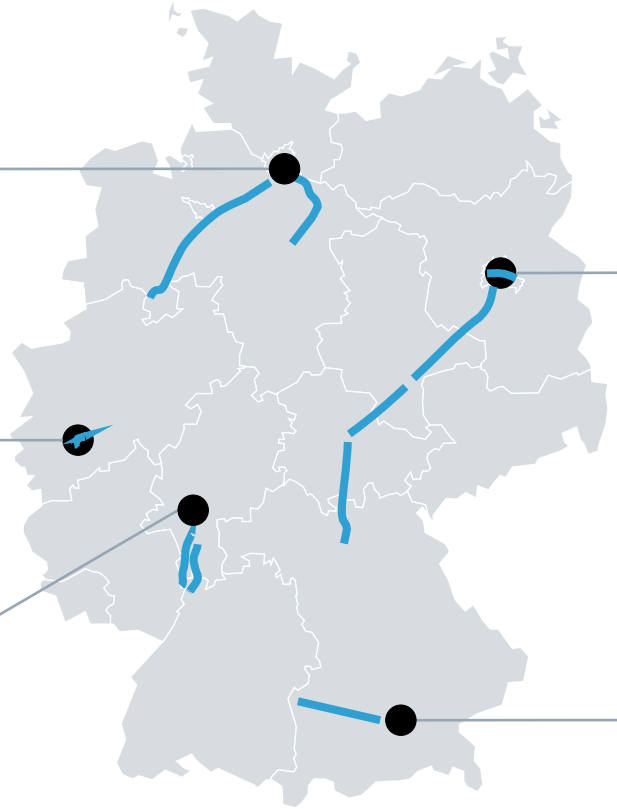
ÜBERBLICK - Knotenwirkung verbindliche Pufferzeit 2027

Deep Dive: Geltungsbereich auf Folgefolie

Knotenzulauf Hamburg
- Buchholz – Osnabrück
- Stelle – Garßen

Knoten Köln
- Hohenzollernbrücke

Knotenzulauf Frankfurt
- Riedbahn
- Main-Neckar-Bahn



Knoten Berlin
- Stadtbahn
- Anhalter Bahn

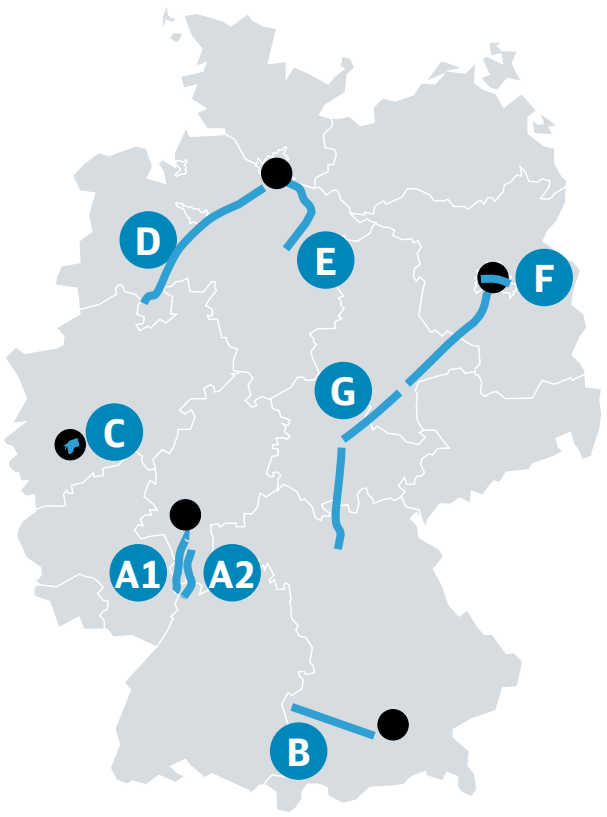
Knotenzulauf München
- Neu-Ulm – M. Pasing

Beabsichtigter Geltungsbereich der zweiten Stufe „Verbindliche Pufferzeit“ in 2027

Die Knotenbestandteile bzw. Zulaufstrecken der zweiten Stufe „Verbindliche Pufferzeit“ 2027 im Detail

DB InfraGO

Konkreter Geltungsbereich Einführung verbindliche Pufferzeit 2027



	Strecke	Streckennummer	Von	Bis	Ausnahme
A1	Riedbahn	4011, 4010, 3650, 3520, 3683, 3628, 3658, 2690, 3656	**FFOR**	**RMHH**	-
A2	Main-Neckar-Bahn	3601, 4000, 4061, 4062	**FD**	**RM O**	-
B	Neu-Ulm – München Pasing	5302, 5503, 5543, 5581, 7917	**MNM**	**MP**	-
C	Knoten Köln	2633, 2639, 2650, 2651, 2658, 2659	**KK F**	**KKM**	-
D	Buchholz – Osnabrück	2200, 1404, 1283	**ABLZ**	**HO O**	ASAG - Bremen – HGA (nur Umgehungsbahn)
E	Stelle – Garßen	1153, 1720	**ASTE**	**HGAR**	-
F	Stadtbahn Berlin	6109	**BCHB**	**BHF**	-
G	Anhalter Bahn / VDE 8	5919, 6132, 6340, 6394	**BLF**	**NHAL**	LH, LHGB, LHNWO, LHAT, UE P, UE G, UE O, UE F, UE L

● Knoten Hamburg, Berlin, Köln, Frankfurt, München — Beabsichtigter Geltungsbereich der zweiten Stufe „Verbindliche Pufferzeit“ in 2027

Die zweite Stufe „Verbindliche Pufferzeit“ 2027 ermöglicht ein Potential für zuverlässigeren Betrieb aller Verkehre

DB InfraGO

Potential aus einer netzweiten Simulation zum Geltungsbereich 2027

Personenfernverkehr

~3 Prozentpunkte
verbesserte Pünktlichkeit

Personennahverkehr

~1 Prozentpunkte
verbesserte Pünktlichkeit

Güterverkehr

~10 Prozent
geringerer Verspätungsaufbau

Um das Potential zu realisieren, sind Fahrplananpassungen und das Commitment des Marktes nötig

DB InfraGO

Maßnahmen zur Fahrplananpassung

1 Optimierung des Fahrplans

- Verschiebung der Fahrlage innerhalb des Konstruktionsspielraums
- Umleitung
- Geringfügige Haltezeitanpassungen
- Anpassung Fahrplan für Zugmeldestellen
- …

2 Konzeptionelle Anpassungen

- Anpassung des Wendekonzeptes
- Taktaufbruch
- Änderung Haltepolitik
- Entfall von Halten
- (Teil-)Ausfall
- …

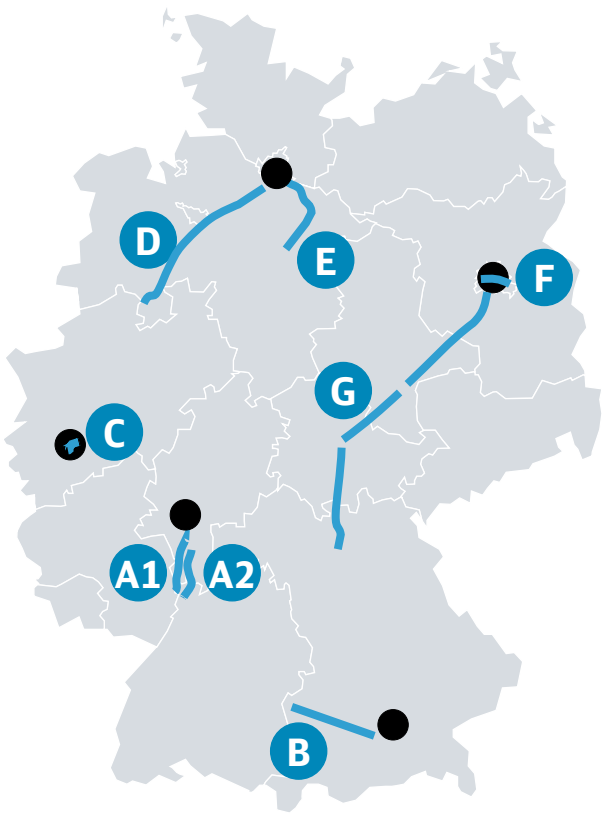
Unser Appell an den Markt

- **Zur konzeptionellen Anpassung benötigen wir das Commitment des gesamten Marktes bis hin zum Tag der Zugfahrt.**
- **Alle Angebote der DB InfraGO zur Fahrplanerstellung (insb. Fahrlagenberatung) bitte nutzen.**

Um Pufferzeitkonformität zu erreichen, sind teilweise Fahrplankonzepte anzupassen (1/2)

DB InfraGO

Erste Erkenntnisse Einführung verbindliche Pufferzeit 2027



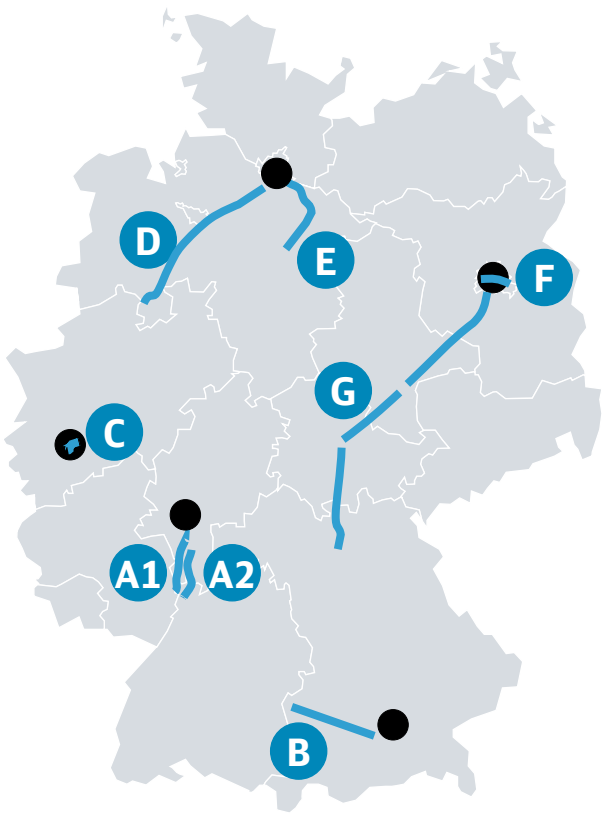
	Strecke	Auswirkungen
A1	Riedbahn	• Systematische Takt-Lagen innerhalb des Konstruktionsspielraums pufferzeitkonform abbildbar • Für Einzellagen- und HVZ-Verstärker sind konzeptionelle Anpassungen (z. B. zeitliche Lagen) nötig • Konstruktionsergebnis der Studie harmonisiert den Verkehr zwischen und in den Knoten FF und RM
A2	Main-Neckar-Bahn	
B	Neu-Ulm – München Pasing	• Systematische Takte durch steigende und geänderte Verkehrsmengen S21 beeinflusst • Für Einzellagen und HVZ-Verstärker muss der konzeptionelle Anpassungsraum gemeinsam mit den Zugangsberechtigten erörtert werden • Gespräche zur konzeptionellen Gestaltung der Verkehre sind erwünscht und werden nach der Marktkonsultation angestrebt
C	Knoten Köln	• Eine systematische Takt-Lage SPFV ist konzeptionell anzupassen • Für Einzellagen, SPFV- und SPNV-HVZ-Verstärker sind konzeptionelle Anpassungen (z. B. zeitliche Lagen) nötig

● Knoten Hamburg, Berlin, Köln, Frankfurt, München — Beabsichtigter Geltungsbereich der zweiten Stufe „Verbindliche Pufferzeit“ in 2027

Um Pufferzeitkonformität zu erreichen, sind teilweise Fahrplankonzepte anzupassen (2/2)

DB InfraGO

Erste Erkenntnisse Einführung verbindliche Pufferzeit 2027



	Strecke	Auswirkungen
D	Buchholz – Osnabrück	• Systematische Taktlagen innerhalb des Konstruktionsspielraums pufferzeitkonform abbildbar • Einzellagen ebenfalls innerhalb des Konstruktionsspielraums pufferzeitkonform abbildbar
E	Stelle – Garßen	• Systematische Taktlagen innerhalb des Konstruktionsspielraums pufferzeitkonform abbildbar • Einzellagen ebenfalls innerhalb des Konstruktionsspielraums pufferzeitkonform abbildbar • Evtl. Anpassungen an saisonalen FV-Einzelverkehren erforderlich
F	Stadtbahn Berlin	• Verschiebung einer systematischen Taktlage des SPNV außerhalb des Konstruktionsspielraums (vsl. max. 5 Minuten) nötig • Einige Einzellagen sind außerhalb des Konstruktionsspielraums (vsl. max. 5 Minuten) anzupassen • Andere Verkehre grundsätzlich innerhalb des Konstruktionsspielraums abbildbar
G	Anhalter Bahn / VDE 8	• Mehrere systematische Taktlagen im SPFV als auch SPNV sind konzeptionell anzupassen (z. B. zeitliche Lagen und Halteschemata)

● Knoten Hamburg, Berlin, Köln, Frankfurt, München — Beabsichtigter Geltungsbereich der zweiten Stufe „Verbindliche Pufferzeit“ in 2027

Nutzungsvorgabe Lokführererholungshalte (LEH)

ÜLS: 1720 Stelle – Uelzen

Erweiterter Streckenabschnitt: Stelle – Garßen (1720, 1153)

DB InfraGO

Nutzungsvorgabe (Formulierung für INB)

Beschränkung der Lokführererholungshalte (LEH) auf Betriebsstellen des Streckenabschnitts Stelle – Garßen (VZG 1720, 1153)

Lokführer-Erholungshalte sind auf den Betriebsstellen

- Winsen (Luhe) (AWI)
- Deutsch Evern (ADEV)
- Bienenbüttel (ABIL)
- Bad Bevensen (ABVS)
- Klein Süstedt (HKSU)
- Suderburg (HSUD)
- Unterlüß (HUNL)
- Eschede (HESD)
- Garßen (HGAR)

des Streckenabschnitts Stelle – Garßen nicht zulässig.

Trassenanmeldungen, die einen Lokführererholungshalt (LEH) in Betriebsstellen des o.g. Schienenweges beinhalten, werden als nicht plausibel behandelt.

Sofern ein Zugangsberechtigter einen Lokführererholungshalt in der Region Nord angemeldet hat und sich aus der Trassenkonstruktion ein im Zeitbedarf vergleich-barer Betriebshalt (Trassenkonstruktionshalt) auf dem ÜLS ergeben muss, wird die DB InfraGO AG den Zugangsberechtigten anfragen, ob der Lokführererho-lungshalt auf die Betriebsstelle innerhalb des ÜLS verlegt werden kann und bei Zustimmung des Zugangsberechtigten den Lokführererholungshalt entsprechend einplanen. Dies stellt keine Änderung der Trassenanmeldung gemäß Ziffern 4.2.1.2 und 4.2.2.3 der INB dar.

Zweck der Nutzungsvorgabe

- Es handelt sich um eine Maßnahme zur optimalen Nutzung der Kapazität im infrastrukturellen Engpass Stelle - Uelzen.
- Auf dem Streckenabschnitt kann in der Tagesverkehrszeit anstatt eines LEH eine durchgehende Trasse zusätzlich geplant werden.
- Die Möglichkeit der Rücksprache dient der Sicherstellung der planerischen Beweglichkeit.

Mechanismus

- Auf den genannten Betriebsstellen mit nur wenigen Hauptgleisen für Überholungen, können diese Gleise statt für LEH für Halte zur Überholung genutzt werden.

Angemessenheit

- Die Angemessenheit ist dadurch gegeben, dass LEH auf den größeren Betriebsstellen des ÜLS (Lüneburg, Uelzen) bzw. unmittelbar vor und nach dem Streckenabschnitt weiterhin möglich sind und durch die Vermeidung von LEH auf den angegebenen ausgeschlossenen Betriebsstellen das Potenzial der Konstruierbarkeit einer weiteren Trasse gegeben ist.

Hinweise

In der Ril 402.0203A02 ist geplant, die Tabelle der Strecken mit verbindlicher Pufferzeit neu aufzusetzen

DB InfraGO

Zustand Fpl 2026

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere;	402.0203A02
Pufferzeiten - Grundsätze und Migration	Seite 2

ISR unter dem Reiter Betrieb in den Sachdaten des Streckenabschnitts abschließend aufgelistet sind, eingeführt:

- Überlastete Schienenwege, auf denen gemäß Infrastrukturregister die Verbindlichkeit der Pufferzeit ausgewiesen ist,
- in Betrieb gehende neu- und ausgebaute Strecken ab Zeitpunkt der Inbetriebnahme.

Gemäß ISR wird auf folgenden Strecken/Streckenabschnitten (nachfolgende Tabelle) im Fahrplan 2025/2026 die verbindliche Pufferzeit eingeführt. Die Tabelle gliedert sich in Strecken und Abschnitte der betreffenden ÜLS (Pufferzeit 1,0 Minuten verbindlich), der betreffenden Neu- und Ausbaustrecken (Pufferzeit 1,0 Minuten verbindlich) sowie der Stadtschnellbahnstrecken (Pufferzeit 0,1 Minuten verbindlich).

Nummer des ÜLS [1]	Strecke(n) und Abschnitte des ÜLS	Pufferzeit verbindlich ab Fahrplan
1	5200 Gemünden (Main) - Würzburg	2027
2	5900 Knoten Fürth (Bay) - Bamberg	2027
3	5910 Würzburg - Fürth (Bay)	2026
4	3600 Hailer-Meerholz - Fulda	2027
8	2300 Hamburg-Harburg - Hamburg Hbf, 6100 Hamburg Hbf - Hamburg Rainweg	2027
9	1720 Uelzen - Stelle	2027
10	6100 Berlin Spandau - Nauen	2027
11	1700 Wunstorf - Minden	2027
12	6109 Berlin-Charlottenburg - Berlin-Ostbahnhof; (Berlin Stadtbahn)	2027
14	4010 Mannheim-Waldhof - Zeppelinheim	2027
16	2633, 2639, 2650, 2652, 2658, 2659 Köln Hbf - Köln-Mülheim	2027
17	2510 Viersen - Kaldenkirchen Gr	2026
18	6107 Berlin Hbf (tief) - Berlin-Spandau Ost, 6132 Berlin Südkreuz - Großbeeren Süd, 6134 Berlin Hbf (tief) - Berlin Südkreuz, 6170 Berlin-Wedding Abzw. - Berlin-Gesundbrunnen, 6171 Berlin-Wedding Abzw. - Berlin Südkreuz; (,Berlin Nord/Süd")	2027
19	2550 Aachen Hbf - Aachen West, 2600 Stolberg Hbf - Aachen Hbf	2027
21	6185 Wustermark - Rathenow	2027

[1] Nummer des ÜLS in der im Internetzugang der DB InfraGO AG unter https://www.dbinfrago.com/resource/blob/12220686/b1bd359136459375 27c21536e498412f/Sachstand-UeLS-Strecken-data.pdf veröffentlichten Liste

Gültig ab 14.12.2025

Bisherige Tabelle in ÜLS, Neu-/Ausbau und Stadtschnellbahnen gegliedert

Vorschlag für 2027

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere;	402.0203A02
Pufferzeiten - Grundsätze und Migration	Seite 2

ISR unter dem Reiter Betrieb in den Sachdaten des Streckenabschnitts abschließend aufgelistet sind, eingeführt:

- Überlastete Schienenwege, auf denen gemäß Infrastrukturregister die Verbindlichkeit der Pufferzeit ausgewiesen ist,
- in Betrieb gehende neu- und ausgebaute Strecken ab Zeitpunkt der Inbetriebnahme.

Gemäß ISR wird auf folgenden Strecken/Streckenabschnitten (nachfolgende Tabelle) im Fahrplan 2025/2026 die verbindliche Pufferzeit eingeführt. Die Tabelle gliedert sich in Strecken und Abschnitte der betreffenden ÜLS (Pufferzeit 1,0 Minuten verbindlich), der betreffenden Neu- und Ausbaustrecken (Pufferzeit 1,0 Minuten verbindlich) sowie der Stadtschnellbahnstrecken (Pufferzeit 0,1 Minuten verbindlich).

Region	Strecke(n) und Abschnitte	Pufferzeit verbindlich ab Fahrplan
Mitte	2690 Frankfurt (Main) Stadion Süd - Frankfurter Flughafen	2027
Mitte	3520 Kelsterbach - Frankfurt-Niederrad	2027
Mitte	3601 Weinheim (Bergstraße) - Darmstadt Hbf	2027
Mitte	3628 Frankfurt (Main) Stadion - Frankfurt (Main) Stadion Süd	2027
Mitte	3650 Frankfurt (Main) Stadion - Forsthaus (Frankfurt)	2027
Mitte	3656 Zeppelinheim - Frankfurt Flughafen Fernbahnhof	2027
Mitte	3658 Frankfurt (Main) Stadion - Frankfurt (Main) Stadion Süd	2027
Mitte	3683 Frankfurt-Niederrad - Frankfurt Gateway Gardens	2027
Mitte	4010 Frankfurt (Main) Stadion - Lampertheim	2027
Nord	1153 Stelle - Lüneburg Nordkopf	2027
Nord	1283 Buchholz (Nordheide) - Rotenburg (Wümme)	2027
Nord	1404 Sagehorn - Bremen Gabelung	2027
Nord	1720 Stelle - Garßen	2027
Nord	2200 Buchholz (Nordheide) - Sagehorn	2027
Nord	2200 Bremen Gabelung - Osnabrück Hbf hoch (Po)	2027
Ost	6109 Berlin-Charlottenburg - Berlin Ostbahnhof	2027
Ost	6132 Ludwigsfelde - Jüterbog	2027
Ost	6135 Berlin-Südkreuz - Glasower Damm Nord	2026

Gültig ab 14.12.2025

Neuaufsatz mit Sortierung nach Regionen und VzG-Streckennummern sowie Stadtschnellbahnen

Synopse

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere;	402.0203A02
Pufferzeiten - Grundsätze und Migration	Seite 4

Südwest	5302 ~~Neu Ulm~~ - Günzburg	2027
West	2510 Viersen - Kaldenkirchen ~~Gr~~	2026
West	2633 Köln ~~Hbf~~ - Köln Messe/Deutz	2027
West	2639 Köln ~~Hbf~~ - Köln Messe/Deutz	2027
West	2650 Köln Messe/Deutz - Köln-Mülheim	2027
West	2652 Köln Messe/Deutz - Köln-Mülheim	2027
West	2658 Köln Messe/Deutz - Köln-Mülheim	2027
West	2659 Köln Messe/Deutz - Köln-Mülheim	2027
~~5~~	~~5200 Gemünden (Main) - Würzburg~~	~~2027~~
~~5~~	~~5900 Knoten Fürth (Bay) - Bamberg~~	~~2027~~
~~5~~	~~5910 Würzburg - Fürth (Bay)~~	~~2026~~
~~4~~	~~3600 Hailer-Meerholz - Fulda~~	~~2027~~
~~6~~	~~2300 Hamburg-Harburg - Hamburg Hbf, 6100 Hamburg Hbf - Hamburg Rainweg~~	~~2027~~
~~9~~	~~1720 Uelzen - Stelle~~	~~2027~~
~~10~~	~~6100 Berlin Spandau - Nauen~~	~~2027~~
~~11~~	~~1700 Wunstorf - Minden~~	~~2027~~
~~12~~	~~6109 Berlin-Charlottenburg - Berlin-Ostbahnhof; (Berlin Stadtbahn)~~	~~2027~~
~~14~~	~~4010 Mannheim-Waldhof - Zeppelinheim~~	~~2027~~
~~16~~	~~2633, 2639, 2650, 2652, 2658, 2659 Köln Hbf - Köln-Mülheim~~	~~2027~~
~~17~~	~~2510 Viersen - Kaldenkirchen Gr~~	~~2026~~
~~18~~	~~6107 Berlin Hbf (tief) - Berlin-Spandau Ost, 6132 Berlin Südkreuz - Großbeeren Süd, 6134 Berlin Hbf (tief) - Berlin Südkreuz, 6170 Berlin-Wedding Abzw. - Berlin-Gesundbrunnen, 6171 Berlin-Wedding Abzw. - Berlin Südkreuz; (,Berlin Nord/Süd")~~	~~2027~~
~~19~~	~~2550 Aachen Hbf - Aachen West, 2600 Stolberg Hbf - Aachen Hbf~~	~~2027~~
~~21~~	~~6185 Wustermark - Rathenow~~	~~2027~~
~~22~~	~~6344 Halle Trotha - Köthen~~	~~2026~~
~~23~~	~~3601 Darmstadt Hbf - Neu-Edingen/Mannheim-Friedrichsfeld~~	~~2027~~
~~Region~~	~~Neu/ausgebaute Strecken mit verbindlicher Pufferzeit~~	~~Pufferzeit verbindlich ab Fahrplan~~
~~Südwest~~	~~4614 Ust Unterboihingen - Abzw Oberboihingen~~	~~2026*~~
~~Südwest~~	~~4703 Stuttgart Hbf - Stuttgart Oberlürkheim~~	~~2026*~~
~~Südwest~~	~~4705 BR Meerstr. Abzw - BR Plieningen Abzw~~	~~2026*~~
~~Südwest~~	~~4715 Stuttgart Bad Cannstatt - Stuttgart Hbf~~	~~2026*~~
~~Südwest~~	~~4736 Abzw Stuttgart Wangen - Stuttgart Oberlürkheim~~	~~2026*~~

~~* unterährig mit Inbetriebnahme S21~~

Um Änderungen in der Synopse schneller zu erfassen, Darstellung der Änderungen auf der Folgeseite

Darstellung beabsichtigter neuer/geänderter Strecken mit verbindlicher Pufferzeit in der Fahrplankonstruktion (1/3)

DB InfraGO

Regionen Mitte, Nord, Ost und Süd

Region	Strecke(n) und Abschnitte	Pufferzeit verbindlich ab Fahrplan
Mitte	2690 Frankfurt (Main) Stadion Süd - Frankfurter Flughafen	2027
Mitte	3520 Kelsterbach - Frankfurt-Niederrad	2027
Mitte	3601 Weinheim (Bergstraße) - Darmstadt Hbf	2027
Mitte	3628 Frankfurt (Main) Stadion - Frankfurt (Main) Stadion Süd	2027
Mitte	3650 Frankfurt (Main) Stadion - Forsthaus (Frankfurt)	2027
Mitte	3656 Zeppelinheim - Frankfurt Flughafen Fernbahnhof	2027
Mitte	3658 Frankfurt (Main) Stadion - Frankfurt (Main) Stadion Süd	2027
Mitte	3683 Frankfurt-Niederrad - Frankfurt Gateway Gardens	2027
Mitte	4010 Frankfurt (Main) Stadion - Lampertheim	2027
Nord	1153 Stelle - Lüneburg Nordkopf	2027
Nord	1283 Buchholz (Nordheide) - Rotenburg (Wümme)	2027
Nord	1404 Sagehorn - Bremen Gabelung	2027
Nord	1720 Stelle - Garßen	2027
Nord	2200 Buchholz (Nordheide) - Sagehorn	2027
Nord	2200 Bremen Gabelung - Osnabrück Hbf hoch (Po)	2027

Region	Strecke(n) und Abschnitte	Pufferzeit verbindlich ab Fahrplan
Ost	6109 Berlin-Charlottenburg - Berlin Ostbahnhof	2027
Ost	6132 Ludwigsfelde - Jüterbog	2027
Ost	6135 Berlin-Südkreuz - Glasower Damm Nord	2026
Ost	6151 Glasower Damm Nord - Berlin Flughafen BER	2026
Süd	5302 Günzburg - Augsburg Hbf	2027
Süd	5503 Augsburg Hbf - München-Pasing	2027
Süd	5543 Mammendorf - München-Pasing	2027
Süd	5581 Augsburg Hbf - Olching	2027
Süd	5910 Würzburg - Fürth (Bayern) Hbf	2026
Süd	5919 Theuern - Hallstadt	2027
Süd	7917 München-Pasing Weiche 3 - München-Pasing	2027

Lesehilfe: "gelbe" Hinterlegung: Änderung zu den bereits im Fpl 2026 gültigen Strecken

Darstellung beabsichtigter neuer/geänderter Strecken mit verbindlicher Pufferzeit in der Fahrplankonstruktion (2/3)

DB InfraGO

Regionen West, Südost und Südwest

Region	Strecke(n) und Abschnitte	Pufferzeit verbindlich ab Fahrplan
West	2510 Viersen - Kaldenkirchen Gr	2026
West	2633 Köln Hbf - Köln Messe/Deutz	2027
West	2639 Köln Hbf - Köln Messe/Deutz	2027
West	2650 Köln Messe/Deutz - Köln-Mülheim	2027
West	2652 Köln Messe/Deutz - Köln-Mülheim	2027
West	2658 Köln Messe/Deutz - Köln-Mülheim	2027
West	2659 Köln Messe/Deutz - Köln-Mülheim	2027
Südost	5919 Planena - Theuern ausschließlich Bahnhof Erfurt (Bahnhofsteile UF_P, UE_O, UE_G, UE_F, UE_L)	2027
Südost	6132 Jüterbog - Halle (Saale) Hbf ausschließlich Halle Hbf (Betriebsstellen LH, LHGB, LHNWO)	2027
Südost	6340 Halle (Saale) Hbf - Halle-Ammendorf (ausschließlich Halle (S) Hbf)	2027
Südost	6344 Halle-Trotha - Könnern	2026
Südost	6394 Halle-Ammendorf - Planena	2027

Region	Strecke(n) und Abschnitte	Pufferzeit verbindlich ab Fahrplan
Südwest	3601 Mannheim-Friedrichsfeld - Weinheim (Bergstraße)	2027
Südwest	4000 Mannheim Hbf Ost - Mannheim Friedrichsfeld Süd	2027
Südwest	4010 Lampertheim - Mannheim-Waldhof	2027
Südwest	4011 Mannheim-Waldhof - Mannheim Handelshafen	2027
Südwest	4061 Mannheim-Friedrichsfeld Süd - Mannheim-Friedrichsfeld	2027
Südwest	4062 Mannheim-Friedrichsfeld Süd - Mannheim-Friedrichsfeld	2027
Südwest	5302 Neu Ulm - Günzburg	2027
Südwest	4614 Üst Unterboihingen - Abzw Oberboihingen	2026[2]
Südwest	4703 Stuttgart Hbf - Stuttgart-Obertürkheim	2026[2]
Südwest	4705 Bft Heerstr. Abzw - Bft Plieningen Abzw	2026[2]
Südwest	4715 Stuttgart-Bad Cannstatt - Stuttgart Hbf	2026[2]
Südwest	4726 Abzw Stuttgart-Wangen - Stuttgart-Untertürkheim	2026[2]
Südwest	4813 Stuttgart-Feuerbach - Merklingen	2026[2]

Lesehilfe: "gelbe" Hinterlegung: Änderung zu den bereits im Fpl 2026 gültigen Strecken

[2]unterjährig ab Inbetriebnahme Stuttgart 21

Darstellung beabsichtigter neuer/geänderter Strecken mit verbindlicher Pufferzeit in der Fahrplankonstruktion (3/3)

DB InfraGO

Stadtschnellbahnstrecken (verbindl. Pufferzeit 0,1 Minute)

Region	Stadtschnellbahnstrecken mit verbindlicher Pufferzeit	Pufferzeit verbindlich ab Fahrplan
Mitte	3610 Ffm Hbf (tief) – Frankfurt Kleyerstraße	2026
Mitte	3611, 3612 Ffm Hbf (tief) – Ffm West	2026
Mitte	3681, 3682 Ffm Hbf (tief) – Ffm Süd	2026
Südwest	4716 Stg Mittnachtstraße – Stg-Bad Cannstatt	2026[2]
~~Südwest~~	~~4801 Str. Wechs.4801/4805 Abzw Pragtunnel~~	~~2026[2]~~
Südwest	4805 Stuttgart Hbf – ~~Streckenwechsel 4801/4805~~ Stuttgart Nord	2026[2]
Südwest	4861 Stuttgart Hbf – Stuttgart-Vaihingen	2026[2]
Südwest	4864 Stuttgart Schwabstr	2026[2]
Süd	5540 München Hbf tief – M.-Pasing, ~~inkl. 5545 Kurve Neulustheim~~	2026
Süd	5545 München-Nymphenburg - Neulustheim	2026
Süd	5540 München-Pasing – Mü-Westkreuz	2026
Süd	5544 Mü-Laim Pbf – Mü-Obermenz Abzw	2026
Süd	5550 München Hbf tief – München Ost Pbf	2026
Süd	5551 München Ost Pbf - Mü O Frankenwstr	2026
Süd	5553 München Ost Pbf – Mü-Berg a L Abzw	2026
Süd	5603 Mü-Leuchtenbergring ~~StrUeb_5553_5603~~ – Mü-Steinhausen	2026

Lesehilfe: "gelbe" Hinterlegung: Änderung zu den bereits im Fpl 2026 gültigen Strecken

[2]unterjährig ab Inbetriebnahme Stuttgart 21

Darstellung von Strecken, auf denen in den Folgejahren die verbindliche Pufferzeit in der Fahrplankonstruktion gelten soll

DB InfraGO

Ausblick Fpl 2028f: möglicher weiterer Hochlauf (wird in INB-Stellungnahmeverfahren der Folgejahre konsultiert)

Region	Strecke(n) und Abschnitte
Mitte	3600 Hailer-Meerholz - Fulda
Nord	1700 Wunstorf – Minden
Nord	2200 Hamburg-Harburg – Hamburg Hbf
Nord	6100 Hamburg Hbf – Hamburg Rainweg
Ost	6100 Berlin-Spandau - Nauen
Ost	6107 Berlin Hbf (tief) – Berlin-Spandau Ost
Ost	6132 Berlin Südkreuz – Großbeeren Süd
Ost	6134 Berlin Hbf (tief) – Berlin Südkreuz
Ost	6170 Berlin-Wedding Abzw. – Berlin-Gesundbrunnen
Ost	6171 Berlin-Wedding Abzw. – Berlin Südkreuz
Ost	6185 Wustermark – Ribbeck
Süd	5200 Gemünden (Main) - Würzburg
Süd	5900 Knoten Fürth (Bay) – Bamberg

Region	Strecke(n) und Abschnitte
Südost	6185 Ribbeck - Rathenow
West	2550 Aachen Hbf – Aachen West
West	2600 Stolberg Hbf – Aachen Hbf
West	2621 K-Messe/Deutz – K-Vingst (Stadtschnellbahnstrecke)
West	2670 K-Hansaring – K-Mülheim (Stadtschnellbahnstrecke)

Es handelt sich hier um einen Arbeitsstand, der in den Folgejahren konkretisiert und vsl. mit weiteren Strecken ergänzt wird

Der heutige Termin bildet den Auftakt zur Einführung „Verbindliche Pufferzeit“ zweiter Stufe in die INB 2027

DB InfraGO

Heute 12.06.
Marktkonsultation

12.06.-27.06.
Stellungnahmen zur Marktkonsultation

- Zugangsberechtigte
- Per Mail
- Einholung der Meinung

12.06.-13.08.
Weitere Gespräche mit Zugangsberechtigten

- DB InfraGO
- Gespräch
- Durchsprache alternativer Konzepte und Transparenz

14.08.
Beginn INB-Stellungnahmeverfahren

DB InfraGO ist durchgehend erreichbar für die Beantwortung von Rückfragen der Zugangsberechtigten

Bei Stellungnahmen oder Anfragen: **verbindliche.pufferzeit@deutschebahn.com**

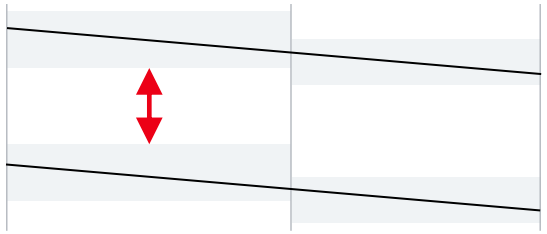
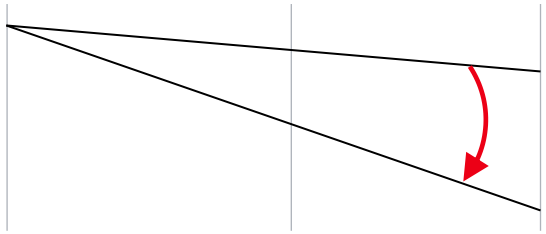
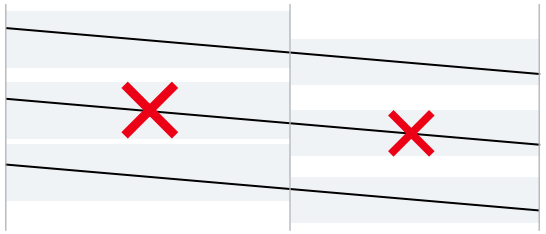
Auslöser | Format | Ziel

Backup

Die Pufferzeit ist die geeignete fahrplanerische Maßnahme zur Verbesserung der Pünktlichkeit

DB InfraGO

Gegenüberstellung fahrplanerischer Maßnahmen

	Pufferzeit	Fahrzeitzuschlag	Bündelung & Erholungstrasse
Definition	Erhöhung der Zugfolgezeit	Verlängerung der Fahrzeit	Nicht belegte Trasse zwischen mehreren belegten Trassen
Beispiel			
Auswirkung	Keine Fahrzeitverlängerung Geringere Verspätungsübertragung	Fahrzeitverlängerung Weiterhin Verspätungsübertragung	Einzelfallabhängig
Möglicher Ort der Wirksamkeit	Netzweit zwischen jedem Zug über gesamten Laufweg	Punktuell für jeden Zug mit Fahrzeitzuschlag	Punktuell je Streckenabschnitt zwischen vereinzelten Zügen
Konformität Netzzugangsrecht	✓	✓	✗
Anwendung	**Die Pufferzeit ist die fahrplanerische Maßnahme der Wahl**		

✓ Konform ✗ Nicht konform

Any other Bussiness