



**InfraGO**

# Wiedereinführung Rahmenverträge 2029

Inhaltsgleiche Kundeninformationen am 23.04.2026 und 29.04.2026

---

Frankfurt | MS Teams | 23.04. und 29.04.2026

📅 21. April 2026, 15:00 Uhr

# Kurzfristige Stellungnahme zur Wiedereinführung von Rahmenverträgen ab Fahrplanjahr 2029ff.

Wir bitten Sie als Zugangsberechtigte um eine kurzfristige Stellungnahme zur Wiedereinführung von Rahmenverträgen ab dem Fahrplanjahr 2029ff. bis zum 30. April 2026.

Im „Runden Tisch Kapazität“ am 16. April 2026 sowie in den Informationsveranstaltungen zum Thema „Wiedereinführung von Rahmenverträgen“ am 26. Februar und 3. März 2026 wurde das Vergabekonzept zur Wiedereinführung von Rahmenverträgen zur Netzfahrplanperiode 2029 ff. vorgestellt. Weitere Infoveranstaltungen zu diesem Thema finden am 26. und 29. April statt.

Bei uns sind in den vergangenen Wochen einzelne kritische Stimmen zur Zeitleiste der Wiedereinführung von Rahmenverträgen und zu ausgewählten Aspekten des Konzepts sowie zu den Wechselwirkungen mit dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs zur Trassenpreispbremse eingegangen. Wir möchten daher sehr zeitnah ein breites Bild über die aktuelle Stimmungslage zur Wiedereinführung der Rahmenverträge einholen, bevor die umfangreichen Marktkonsultationen und das offizielle Verfahren für die unterjährige Änderung der Infrastrukturnutzungsbedingungen gestartet werden.

## Kontakt

Bei Fragen wenden Sie sich an:

✉ [rahmenvertrag@deutschebahn.com](mailto:rahmenvertrag@deutschebahn.com)

## Links

→ [Rahmenvertrag](#)

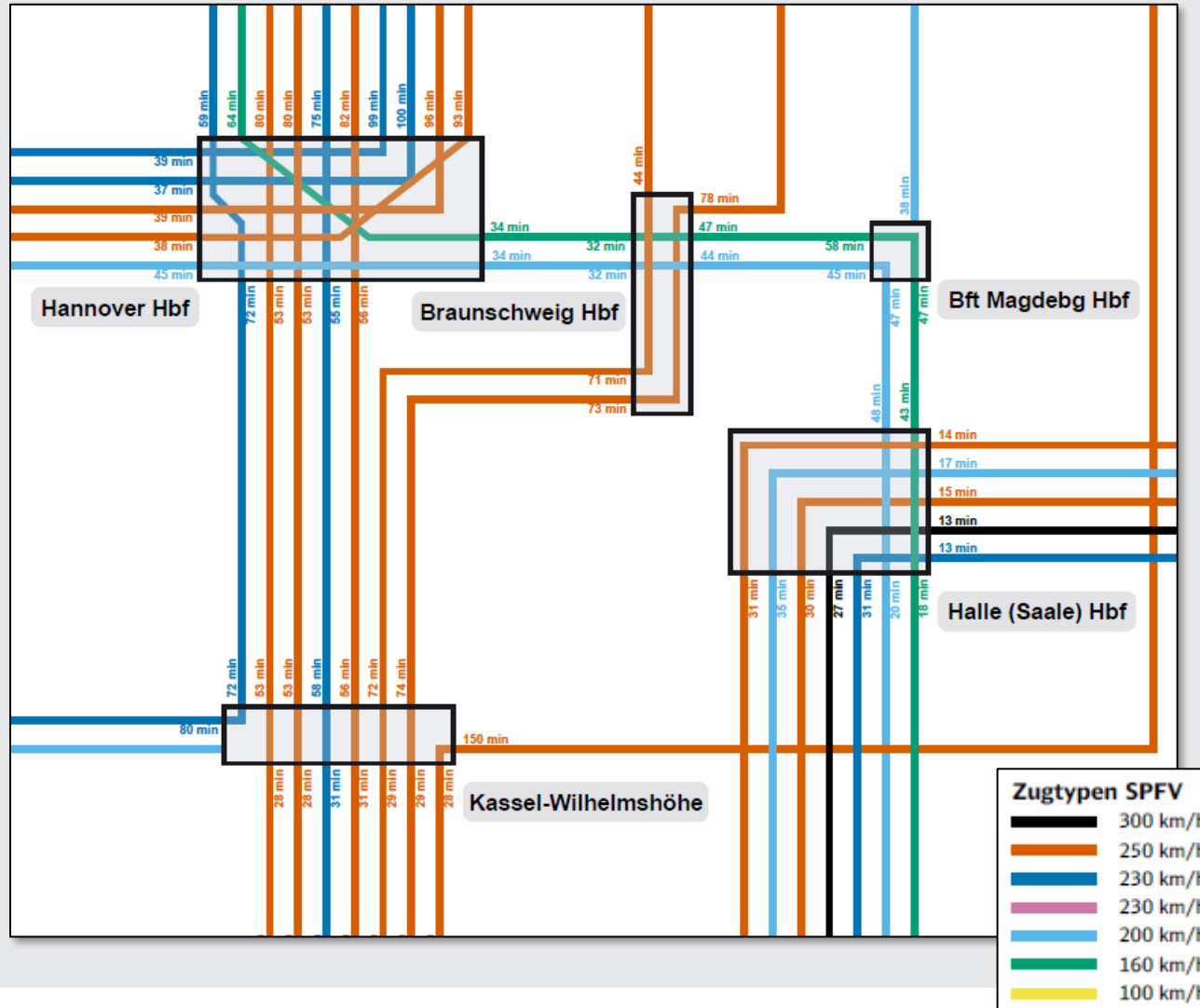
Informationen zum Umgang mit Rahmenverträgen sowie nützliche Unterlagen und Links rund um das Thema Rahmenverträge.

**Schriftliche Rückmeldung bis 30.04.2026, 12 Uhr möglich**

<https://www.dbinfrago.com/web/aktuelles/kund-inneninformationen/kund-inneninformationen/2026-KW17-Stellungnahme-Wiedereinfuehrung-Rahmenvertraege-13805608>

- 1. Ablauf des Vergabeverfahren**
2. Umwandlung Bezugslinie
3. Anmeldung mit RV-Bezug zum Netzfahrplan

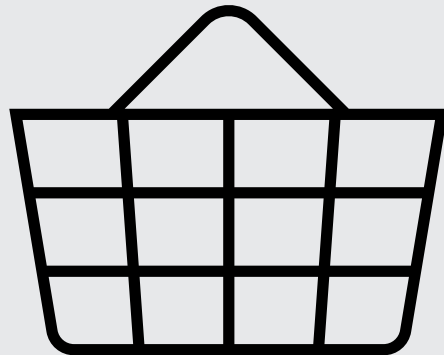
# Die Vergabe der Rahmenverträge erfolgt auf Basis von Kapazitätsabschnitten aus dem Kapazitätskatalog



## Kapazitätsabschnitte als Grundlage der Vergabe von Rahmenverträgen

- Kapazitätskatalog pro Verkehrsart enthält die buchbaren Kapazitätsabschnitte für den Rahmenvertrag
  - Für den Kapazitätskatalog maßgebliche Netzgrafiken werden Bestandteil der INB 2027
- Ein Kapazitätsabschnitt (KA) für einen Rahmenvertrag beschreibt den räumlichen Streckenabschnitt mit einer vorgegebenen **Mindest- und Maximalfahrzeit**, keine exakten Abfahrts- und Ankunftszeiten
  - Je Geschwindigkeitsniveau ist eine Spanne zwischen Mindest- und Maximalfahrzeit vorhanden
  - Nutzung nur durch die eigene Verkehrsart möglich

# Die Anmeldung von Rahmenverträgen bietet über die Verknüpfung von Kapazitätsabschnitten viel Flexibilität



## Anmeldung von Rahmenverträgen

- Voraussetzung: abgeschlossener **Grundsatz-Infrastrukturnutzungsvertrag**
- Anmeldung kann nur mit Bezug auf die im Kapazitätskatalog veröffentlichten Kapazitätsabschnitte der eigenen Verkehrsart erfolgen im Bestellsystem **CapOS**
- **Verknüpfung** mehrerer KA für einen Zuglauf ist möglich, bei Verknüpfung werden mehrere KA aneinandergereiht, die räumlich exakt aneinandergrenzen
- Die gewünschten **Abfahrts- und Ankunftszeiten** je KA werden bei der Anmeldung angegeben. Sie müssen zeitlich aufeinander aufbauen, es sind keine zeitlich negativen Sprünge möglich
- Keine **Rück- und Rundfahrten** möglich und maximale Fahrzeit bei Verknüpfung mehrerer KA von **14** Stunden
- bei Verknüpfung von KA gelten **Mindesthaltezeiten** und Maximalzeitspannen
- Mögliche **Verkehrstageskombinationen**: Täglich, Mo-Fr, Mo-Sa, So-Fr, Sa+So, Sa, So
- Mindestens **12** zusammenhängende **Wochen** pro Fahrplanjahr, mindestens 2 **zusammenhängende** Fahrplanjahre

# Konflikte bei Überschreitung der Obergrenze in einem Zweistundenfenster werden zunächst umfassend koordiniert

Gibt es in einem **Zweistundenzeitfenster** mehr Anmeldungen als aufgrund der **70% Obergrenze verfügbar** ist, wird das **Koordinierungsverfahren** eingeleitet

**Vorschläge zur Koordination** werden den Antragstellern durch die DB InfraGO AG unterbreitet:

- Vorschlag auf **Verzicht** des Kapazitätsabschnitts,
- Vorschlag eines **alternativen Laufwegs** auf dem Kapazitätsabschnitt – sofern freie Kapazität auf den Infrastrukturabschnitten in den relevanten Zweistundenzeitfenstern vorhanden ist,
- Vorschlag von **zeitlicher paralleler Verschiebung** auf dem gleichen Laufweg – sofern freie Kapazität auf den Infrastrukturabschnitten in den relevanten Zweistundenzeitfenstern vorhanden ist

# Die Entscheidung bei Konflikten erfolgt auf Basis von Mindestmengen, der Eigenbelegungsregel und dem Regelentgelt

- Löst das Koordinierungsverfahren den Konflikt nicht, dann wird die Entscheidung wie folgt herbeigeführt
- Alle Anmeldungen werden durch die Referenz auf die Kapazitätsabschnitte des Kapazitätskatalogs als **vertaktet bzw. ins Netz eingebunden** gewertet
  - Zugewiesen werden alle **versorgungsrelevanten** Anmeldungen des Segments **SGV**
  - In der Mindestmenge SPNV und SPFV erfolgt die Zuweisung absteigend nach erwartetem **Reisendenaufkommen** auf dem Abschnitt. Im SPFV werden max. 50% der verfügbaren Mindestmenge an ein einzelnes EVU vergeben (Eigenbelegungsregel).
  - Zuteilung der RV-Kapazität für alle Verkehrsarten mittels Durchführung des **Regelentgeltverfahrens** nach § 52 Abs. 8 ERegG:
    - Jeder KA hat ein **Regelentgelt** für einen Verkehrstag.
    - Gesamtzahl der Verkehrstage der Anmeldung (Kappung bei 5 Jahren) wird mit Regelentgelt pro Verkehrstag multipliziert
    - Summierung der Regelentgelte aller KA einer Anmeldung
    - Zuweisung mit dem **höchsten summierten Regelentgelt**, bis Obergrenze erreicht ist

# Die Entscheidung bei Konflikten erfolgt auf Basis Mindestmengen, der Eigenbelegungsregel und dem Regelentgelt

- Mögliche Gleichstände bei der Mindestmenge oder beim Regelentgelt werden nach der Entscheidung im verkehrsartenübergreifenden Segment der RV-Kapazität durch **Höchstpreisverfahren** aufgelöst.
- Durchführung des **Höchstpreisverfahrens**: Aufforderung, einen Betrag anzubieten, der der pauschal in jeder betreffenden Netzfahrplanperiode zusätzlich zum Regelentgelt gezahlt werden soll. Zuweisung an Anmeldung mit dem höchsten Gebot.
- Die Zuteilung der Kapazität auf einem Kapazitätsabschnitt erfolgt nur dann, wenn eine Anmeldung eine **Zuweisung auf allen Infrastrukturabschnitten** des Kapazitätsabschnitts erhalten hat.
- Es erfolgt automatisch und ohne zusätzliche Abfrage eine räumliche und zeitliche **Teilzuweisung** für vollständige Kapazitätsabschnitte
- Nach den Teilzuweisungen wird ein **Nachrücken** auf freie Kapazitätsabschnitte geprüft
- Anschließend werden die verspäteten RV-Anmeldungen nach dem Prinzip **FIFO** auf der noch verfügbaren RV-Kapazität vergeben

1. Ablauf des Vergabeverfahren
- 2. Umwandlung Bezugslinie**
3. Anmeldung mit RV-Bezug zum Netzfahrplan

- Schritt 1: Kapazitätszuweisung im Zweistundenzeitfenster je Kapazitätsabschnitt
- Schritt 2: Übermittlung einer Wunsch-Bezugslinie inkl. Zugcharakteristik und Verkehrshalten 16 Monate vor Fahrplanwechsel, Mindest- und Maximalfahrzeiten der KA müssen beachtet werden
- Schritt 3: Optimierung der Kapazität durch DB InfraGO und ggf. Anpassung der Bezugslinie im Rahmen der zulässigen Spielräume (SPV Parallelverschiebung +/- 15 min, Fahrzeitanpassung +/- 5 min, SGV Parallelverschiebung +/- 30 min, Fahrzeitanpassung +/- 15 min) oder nach Zustimmung des ZB auch darüber hinaus
- Ergebnis: Zeitrahmen +/- 5 min im SPV und +/- 15 min im SGV um die optimierte Bezugslinie als verbindlicher Rahmen für die Trassenanmeldung im Netzfahrplan
- Schritt 4: Anmeldung der Trasse zur ersten Phase der Netzfahrplanerstellung im Zeitrahmen um die optimierte Bezugslinie. Anwendung der üblichen Spielräume für die Koordinierung (z.B. SPV +/- 3 min, SGV +/- 30 min) im Rahmen der Netzfahrplanerstellung

1. Ablauf des Vergabeverfahren
2. Umwandlung Bezugslinie
- 3. Anmeldung mit RV-Bezug zum Netzfahrplan**

## Trassenanmeldung im Netzfahrplan

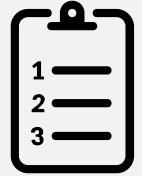
- Während einer Netzfahrplanperiode muss der ZB rahmenvertraglich gebundene Trassen in einem Umfang von mindestens 70 Prozent der Rahmenkapazität nutzen, Bei Unterlassen der Mitteilung wird die RV-Kapazität für nachfolgende Netzfahrplanperioden gekündigt
- Anmeldung der Trasse in PathOS mit Referenz zum Rahmenvertrag
- Einhaltung der in der Umwandlung definierten Bezugslinie zzgl. Zeitrahmen von +/- 5 min im SPV und +/- 15 min im SGV
- Trassenanmeldung darf auch über den durch RV abgesicherten Laufweg hinausgehen, für diese Bereiche gibt es dann im Konfliktfall aber keinen RV-Schutz

## Koordinierung



- **Konstruktion**  
Trassenangebot soll möglichst der Trassenanmeldung entsprechen
- **Konstruktionsspielräume**  
Bei konkurrierenden Anmeldungen werden die Konstruktionsspielräume genutzt, um den Konflikt zu lösen.
- **Koordinierung**  
Lässt sich der Konflikt unter Ausnutzung der Konstruktionsspielräume nicht lösen oder sind Anschlussbindungen nicht mehr erreichbar, wird das Koordinierungsverfahren mit den betroffenen Antragstellern eingeleitet.

## Entscheidungsverfahren



- **Einleitung Entscheidungsverfahren**  
Führt die Koordinierung zu keinem Ergebnis, wird ein Entscheidungsverfahren eingeleitet
- **Vorrang Rahmenvertrag**  
Trassenanmeldung mit Bezug zu einem Rahmenvertrag hat Vorrang vor einer Anmeldung ohne Bezug zu einem Rahmenvertrag.
- **Storno- und Annahmehquoten**  
Der Vorrang gilt nicht, wenn der jeweilige ZB die Storno- bzw. Annahmehquoten nicht erfüllt.
- **Gleichrangige Anmeldungen mit Rahmenvertrag**  
Entscheidung nach definierten Vorrangregeln

Sonderregelungen im Entscheidungsverfahren bei ÜLS, TÜLS, ZÜLS möglich



**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**

**Nun freuen wir uns auf weitere Diskussionen, Anregungen, Wünsche**





**InfraGO**