

Frage	Antwort
DB Regio: Sind die Fahrplankonzepte für 2028 geprüft, inwieweit sie sich auch unter Berücksichtigung der Pufferzeiten fahren lassen? Wenn ja, gibt es Fälle, in denen derzeit (2026 oder 2027) verkehrende Züge nicht mehr verkehren können?	Wie bereits am Inhalt des Regelungskonzeptes und der dort aufgeführten Auswirkungen je geplantem Korridor erkennbar, kann nach den Erkenntnissen unserer Studie der Großteil der Verkehre weiterhin trassiert werden. Für die Einzelfälle, in denen wir anhand unserer Studie Konfliktpotential erkannt haben, werden wir zwecks Abstimmung eines bilateralen Gesprächstermins auf Sie zukommen. Sollten Sie aufgrund der geschilderten Auswirkungen Gesprächsbedarf sehen, können Sie sich direkt unter verbindliche.pufferzeit@deutschebahn.com an uns wenden. Am Beispiel des Knoten Frankfurt kann es zu Einschränkungen kommen. Die Züge dort verkehren ohne Puffer und somit übertragen sich etwaige Verspätungen direkt auf Folgefahrten.
Hat die Verbesserung der Pünktlichkeit Fürth - Würzburg nicht eine andere Ursache? Durch die Generals. Bayern kommen weniger verspätete Züge aus Richtung Süden auf die Strecke. Ein Teil der Züge beginnt doch z. Z. erst in Nürnberg...	Über den erst kurzen Geltungszeitraum der verbindlichen Pufferzeit auf dem Korridor sind nur Erkenntnisse aus ersten Beobachtungen möglich. Dabei ist auch ein Zeitraum enthalten, der nicht von der Generalsanierung betroffen ist. Wir werden im Fortgang weitere Untersuchungen über längere Wirkzeiträume vornehmen und <u>über die Ergebnisse berichten</u> .
Mit der vorhandenen Infrastruktur belasten konzeptionelle Änderungen vorrangig die ZB - inwiefern werden z. B. zstl. Kreuzungsmöglichkeiten, Zweigleisigkeiten oder zstl. LST-Maßnahmen seitens InfraGO in Erwägung gezogen?	Die genannten Ansätze sind sinnvolle, aber von der Einführung der Pufferzeit unabhängige Verbesserungsmaßnahmen, die sich bei der DB InfraGO AG in Umsetzung befinden. Die DB InfraGO AG sieht in der Einführung der Verbindlichkeit der Pufferzeit ein ergänzendes Instrument, damit das Fahrplangerüst nachhaltig und möglichst <u>frühzeitig wieder robuster gegen Störeinflüsse sein kann</u> .
Ist mit Bund abgestimmt, dass Taskforce-Zusagen gebrochen werden? ("Taskforce geht davon aus, dass durch die Einführung von Pufferzeiten alle vertakteten Verkehre im bisherigen Umfang verkehren können.") Wo ist belastbare Datengrundlage?	Wie zuvor geschildert, nimmt die DB InfraGO im ersten Schritt der Studiererstellung eine Pufferzeit konforme Optimierung des Fahrplans vor. In einem zweiten Schritt werden auch erforderliche konzeptionelle Anpassungen untersucht. Nach bisheriger Erkenntnis aus der Studie sind Taktverkehre nicht von Ausfällen betroffen. Eine genauere Bewertung findet zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen der Fahrlagenberatung auf Basis der konkret angemeldeten Trassen statt.
Das Potential zur Verbesserung der Pünktlichkeit im SPFV war bisher 3%. Inzwischen sind es noch 2%. Setzt sich der Trend fort landen wir bei 0%. Wie wird sichergestellt, dass die einschneidenden Maßnahmen im Verhältnis zum Nutzen stehen?	Hier handelt es sich um ein Missverständnis. Das der Unterlage entnehmbare Potenzial von 2%-Pkt. bezieht sich singulär auf die hier behandelte und für 2028 geplante Erweiterung des Geltungsbereiches der Verbindlichkeit der Pufferzeit. Durch die Hinzunahme des Potenzials von 3%-Pkt. für die 2. Stufe (Fahrplanjahr 2027) ergeben sich <u>kumulativ 5% -Pkt. Pünktlichkeit für beide Ausbaustufen mit Wirkung auf das Gesamtnetz</u> .
Welche Ergebnisse lassen sich denn aus der Umsetzung der 1. Stufe bereits ableiten, liegen Ihnen Daten vor, werden diese mit der Branche geteilt, wenn nein, warum nicht?	In der Präsentation haben wir unsere ersten Beobachtungen für den repräsentativen Korridor Würzburg - Fürth geteilt. Wir werden im Fortgang weitere Untersuchungen über längere Wirkzeiträume vornehmen und <u>über die Ergebnisse berichten</u> .
Mehr Potenzial hat wohl doch die aktive Nutzung von D-wegen, Reduzierungen von verspäteten Signalstellungen, mehr Fdl. und eine bessere Disposition. Wieso wird dies nicht behandelt?	DB InfraGO AG arbeitet an unterschiedlichen Arten von Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit. Dazu gehören fahrplanerischen Maßnahmen, wie die heute behandelte Verbindlichkeit der Pufferzeit, die das Netz schon über die Planung der Trassen stabiler macht. Die in der Fragestellung aufgeführten weiteren Maßnahmen werden in anderen Maßnahmensträngen behandelt (siehe auch: Abschlussbericht der Taskforce <u>"Zuverlässige Bahn"</u>).
Aus welchem Grund werden auch kurze Stichbahnen, die nur im SPNV befahren werden, einbezogen? (Z.B. Finntrop - Olpe).	In der Mehrzahl der Fälle führen die Verkehre auf Stichstrecken ebenso in das Kernnetz und übertragen darüber auch Effekte einer schlechten Betriebsqualität auf das Gesamtnetz bzw. umgekehrt, weswegen sie nicht isoliert betrachtet werden können. Hieraus hervorgehend soll die Pufferzeit bis vsl. Fahrplan 2031 über das gesamte <u>Streckennetz der DB InfraGO AG verbindlich eingeführt und die Übertragung von Verspätungen reduziert werden</u> .
Wenn mehr Puffer zwischen Züge gibt ist weniger Kapazität vorhanden, was zu mehr Konflikt bei Trassenbestellung führen kann. Gelten hier bei Konfliktlösung allgemeine regeln (Expresstrasse, bestellte StreckenKM)? Bei Einführung Pufferminute auf Anhalter Bahn Fpl 2027 hieß es, Verkehre seien alle möglich. Nun hatten wir für 2027 Konflikte, die nur durch Haltausfall im Nahverkehr lösbar waren - obwohl die Verkehre sich am mKoK orientierten. Warum?	Bei Pufferzeitüberschreitungen gelten grundsätzlich die bestehenden Konfliktlösungskriterien. Ausnahmen hiervon beziehungsweise besondere Regelungen für die Konstruktion und Zuweisung von Trassen können auf <u>Überlasteten Schienenwegen (ÜLS) in Form von Nutzungsbedingungen und Vorrangkriterien vorliegen</u> . Zum laufenden Trassenvergabeverfahren kann an dieser Stelle nicht eingegangen werden. Allgemein konnten in der Studie zum Fahrplanjahr 2027 nur bis dahin bekannte Änderungen an Verkehrskonzepten berücksichtigt werden. Dies schließt Konzeptänderungen aus, die erst zur Netzfahrplanerstellungsphase bzw. zur Anmeldung für den Netzfahrplan bekannt wurden. Daher bitten wir Sie, die Ihnen zur Verfügung stehenden Beratungsangebote der DB InfraGO AG zur Fahrplanerstellung zu nutzen. Dies um so mehr auf den ÜLS, da bereits geringe Änderungen von <u>Fahrlagen Konflikte auslösen können</u> .
Wieso eingeführt? Die richtige Wortwahl müsste "angewendet" lauten. Pufferzeiten sind seit Jahrzehnte in der Vorschrift/Richtlinie verankert.	Bis zum Fahrplan 2026 handelte es sich bei dem Instrument der Pufferzeit in der Fahrplankonstruktion um eine reine Sollbestimmung. Mit der Aufnahme und Ausgestaltung des Instruments der Pufferzeit in die Richtlinie 402.0302 wurde dieses Instrument verbindlich geregelt. Mit der sukzessiven Einführung der <u>Verbindlichkeit der Pufferzeit auf definierten Strecken wird bis vsl. Fahrplan 2031 netzweit die verbindliche Pufferzeit gelten</u> .
Bei der Wiedereinführung der Rahmenverträge gab es eine Marktkonsultation, bei der die ZB abstimmen konnten ob/wann sie die Einführung möchten. Gibt es so etwas auch bei der Pufferminute? Wenn nein, warum nicht?	Im Abschnitt 8 der Richtlinie 402.0302A02 ist geregelt, dass bei der Erweiterung des Geltungsbereichs der verbindlichen Pufferzeit die für eine Migrationsstufe vorgesehenen Strecken(-abschnitte) und zu erwartende Auswirkungen auf Verkehrsmengen vor der Aufnahme in die jeweilige INB im Vorfeld mit dem Markt konsultiert werden. Über die Marktkonsultation bieten wir Ihnen die Möglichkeit, zu der von uns vorgesehenen Erweiterung des Regelungsbereiches zur Anwendung der verbindlichen <u>Pufferzeit Stellung zu beziehen. Somit ist Ihre Mitwirkung sichergestellt</u> .
Zu den Ausführungen Knoten Frankfurt: sind die Verkehrsmengen, die noch verkehren können nach der Pufferzeitsanierung zufällig genau die, die auch im ZÜLS Knoten Frankfurt auch berücksichtigt sind? Oder gibt es da noch eine Diskrepanz? Worauf beziehen sich die %-Angaben? Ich dachte bisher, auf die Pünktlichkeit der pufferzeitsanierten Strecken. Die Antwort gerade klang nach ges.Netz. Das passt aber nicht dazu, dass es auf anderen Strecken ohne Sanierung schlechter wurde.	Die in der Studie für Fahrplanjahr 2028 berücksichtigte Verkehrsmenge für den Knoten Frankfurt entspricht konsistent zu anderen Studien der aktuell vorhandenen <u>Verkehrsmenge</u> . Die aufgeführten Potentiale beziehen sich auf das Gesamtnetz, jedoch hervorgehend aus den konkreten Strecken, für die wir planen, die Pufferzeit verbindlich einzuführen. Die <u>Ergebnisse basieren auf vergleichenden Simulationen, die wir für die jeweiligen Fortschrittsstufen vornehmen</u> .
Hat das Instrument auf eingleisigen Strecken tatsächlich einen vergleichbaren Effekt wie auf zweigleisigen Strecken? Nach unserem Eindruck sind die allermeisten eingleisigen Strecken in SH außerordentlich pünktlich (über 95%).	DB InfraGO AG berücksichtigt im Rahmen der stufenweisen, netzweiten Einführung der verbindlichen Pufferzeit auch Strecken mit einer aktuell hohen Pünktlichkeit. Dadurch soll zukünftig auch dann eine hohe Betriebsqualität sichergestellt werden, wenn Neuverkehre oder Ausschreibungen die Fahrplanstruktur auf diesen Strecken <u>ändern</u> .
Warum wird der Knoten Hannover bei den Zulaufstrecken ausgeklammert? Es geht doch darum, den Betrieb in den Knoten zu stabilisieren.	Der Zuschchnitt der einzelnen Migrationstufen der Verbindlichkeit der Pufferzeit orientiert sich u. a. an der Wahrung der organisatorischen und technischen Machbarkeit (Handhabbarkeit für Zugangsberechtigte und DB InfraGO AG, Stabilität der Netzfahrplanerstellungsphase [NEP]). Insbesondere die Bahnhöfe Lehrte und Wunstorf sind dabei komplex. Der Knoten Hannover folgt in einer der späteren Stufen. Wir erwarten bereits von den aus mehreren Richtungen auf den Knoten Hannover zulaufenden Strecken (z. B. <u>Wusternmark - Lehrte) eine positive Wirkung auf Hannover Hbf</u> .
Wie genau werden „Knoten“ gefasst? Wie weit entfernt vom Prellbock vom Münchner Hbf endet der Knoten? Welche Knoten werden einbezogen, welche nicht?	Das Hauptaugenmerk liegt auf den sieben, in der Taskforce "zuverlässige Bahn" identifizierten Knoten Hamburg, Berlin, Hannover, Köln, Frankfurt, Mannheim und München. Für das Fahrplanjahr 2028 werden die Knoten Berlin, München, Frankfurt und Mannheim in den Fokus gerückt. Die konkreten Streckenabschnitte, für die wir die <u>Einführung planen, können sie der Unterlage zur Marktkonsultation entnehmen</u> .
Folie 9: wieso werden die Knoten Hamburg, Berlin und Hannover unten separat benannt, dann aber Berlin Nord-Süd-Tunnel nochmals in der Liste genannt?	Die schwarzen Quadrate auf der Karte dienen einer besseren Orientierung und heben die sieben Fokusknoten der Taskforce "zuverlässige Bahn" hervor. Die Tabelle auf der rechten Seite der Folie macht detailliertere Angaben zur Abgrenzung des Umfangs der geplanten Streckenabschnitte für die verbindliche Einführung der <u>Pufferzeit im Fahrplanjahr 2028</u> .
Auf der Gäubahn Stuttgart -Singen gibt es ja 2027 schon einen neuen Fahrplan. Bedeutet das dann 2028 nochmals größere Änderungen bzw. wieso wird das nicht gleich im 2027 Fahrplan berücksichtigt?	Als Basis der Untersuchung der Gäubahn diene ein Prognosefahrplan für das Jahr 2027.
wie passt die Einführung der Pufferminute besonders im Bereich Gemünden mit der massiven Einschränkung durch die Tunnelsanierungen auf der Strecke 3825 zusammen. Schon jetzt gibt es zahlreiche konfliktbehafteten Trassenanmeldung(en)	Der Bahnhof Gemünden wurde aus dem Regelungsbereich in 2028 ausgenommen. Wir gehen davon aus, dass die Verkehre, die unter Anwendung des Dienstleistungsartenmixes konstruiert wurden, auch möglich sind.
Welche Kapazitätsreduktionen wird es in Stufe 1 und Stufe 2 geben?	Für die 1. Stufe der Einführung konnten keine Kapazitätsreduktionen festgestellt werden. Für die 2. Stufe erfolgt die Auskonstruktion aktuell im Rahmen der Netzfahrplanerstellung 2027. Zu einem späteren Zeitpunkt können wir Auskunft darüber geben, welche Konflikte durch die Pufferzeit ausgelöst wurden und ob hieraus <u>spürbare Kapazitätsreduktionen folgten</u> .
Gäubahn Stuttgart - Singen: Da gibt es 2027 einen neuen Fahrplan. Auf welcher Basis wurden die Pufferzeiten geprüft? Schon die neuen Fahrlagen, die erst im Q1 2026 aufkamen? Geplante Kürzung von Fahrzeiten für Pufferzeiten = Augenwischerei?	Als Basis der Untersuchung der Gäubahn diene ein Prognosefahrplan für das Jahr 2027. Weitere Detailfragen hierzu können gerne im Nachgang beantwortet werden.
Warum der Sprung bei Anzahl der Kilometer, die mit Pufferminute versehen werden? Nochmal: wir haben bisher keine belastbaren Daten, eine "zufällig" bessere Strecke ist nicht belastbar. Warum nicht sauber Daten sammeln vor Eskalation?	Seit Auftakt des Projektes hat die DB InfraGO AG beständig ihr Vorhaben kommuniziert, den Hochlauf bis vsl. zum Fahrplan 2031 abzuschließen. Dies erfordert im Umfang größere Fortschritte je Fahrplanjahr. Mit einem zügigen Vorankommen will die DB InfraGO AG u.a. auch bei bisheriger Einhaltung der Pufferzeit diese formal <u>absichern, bevor weitere Zuspitzungen eintreten, die zu einer Verschlechterung der Betriebslage führen</u> .
Was bringen die Generalsanierungen, wenn durch die Pufferzeiten die Verkehre nicht so gewünscht durchgeführt werden können? Sollte es nicht eher so sein, dass es aufgrund der GS zu keinen Einschränkungen bei der Einführung der vPZ kommt?	Grundsätzlich müssen Generalsanierungen und die Einführung der Verbindlichkeit der Pufferzeit in der Fahrplankonstruktion als unterschiedliche Maßnahmen betrachtet werden. Es besteht kein direkter Zusammenhang. Am Beispiel der Riedbahn konnte festgestellt werden, dass es durch die Einführung der Pufferzeit nicht zu Trassenablehnungen kam. Sollte es auf Strecken wie Hamburg - Berlin zu Mengenerhöhung oder neuen Verkehrskonzepten kommen, könnte sich dies nachteilig auf die bisherige Kapazitätsausgestaltung auswirken. Daher bitten wir Sie, die Ihnen zur Verfügung stehenden Beratungsangebote der DB InfraGO AG zur Fahrplanerstellung zu <u>nutzen, um gemeinsam mit Ihnen kapazitätsoptimierte Fahrpläne zu entwickeln</u> .
Wieso werden in der Region Ost vermehrt ÖDLA-Strecken eines Betreibers ausgewählt, die, wie bereits von Allianz pro Schiene zu einer anderen Region angemerkt, vorrangig im SPNV bedient werden?	Eine positive Pünktlichkeitsentwicklung ist nicht erwartbar auf Strecken, auf denen der Fahrplan schon heute pufferzeitkonform konstruiert ist. Wie bereits zuvor erwähnt, möchte die DB InfraGO AG mit dieser Maßnahme die bisher gute Betriebsqualität auf diesen Strecken auch zukünftig gewährleisten, indem der Qualitätsfaktor Pufferzeit rechtsverbindlich abgesichert wird. Für die Umsetzung der verbindlichen Pufferzeit haben wir, wo möglich, zusammenhängende Teilnetze in den Regionen gebildet, weil diese i.d.R. auch in vorherigen Studien zusammenhängend geplant wurden (z. B. im Vorfeld von Ausschreibungen im SPNV). Darüber hinaus soll die verbindliche Pufferzeit auf regionalen Strecken, auf denen trotz alleiniger Nutzung durch den SPNV die Betriebssituation bereits heute angespannt ist, <u>einen Beitrag zur Verbesserung der Betriebssituation leisten bzw. zukünftigen Verschlechterungen vorbeugen</u> .
Warum endet die Pufferzeit auf der Marschbahn von Süden kommend ausgerechnet in Niebüll, obwohl doch nördlich davon die allermeisten Probleme erst entstehen?	Ja, das ist richtig. Auf dem Teilstück Niebüll - Westerland würde bei der aktuellen Infrastruktur die Einführung der verbindlichen Pufferzeit mit einer Reduktion von ca. 25% der Trassen in den Spitzenstunden einher gehen. Da es für die Andienung der Insel Sylt keine Alternativstrecke oder Straßenverbindung gibt, halten wir daher eine Einführung erst mit Umsetzung kapazitätssteigernder Infrastrukturmaßnahmen für angemessen. Gleichwohl bedeutet das, das fahrplanerisch kein Beitrag zu einer <u>verbesserten Betriebssituation erwartet werden kann</u> .
Korridor "B", Lehrte - Oebisfelde: welche Einzellagen sind konkret gemeint? Falls FlixTrain gemeint ist, bitten wir um bilaterales Gespräch	DB InfraGO AG wird im Nachgang zur Marktkonsultation zwecks bilateraler Gespräche auf betroffene Zugangsberechtigte zukommen. Sollte Ihrerseits ein Gesprächswunsch bestehen, wenden Sie sich <u>gerne an verbindliche.pufferzeit@deutschebahn.com</u> .
Für den Kn München ist das aus unserer Sicht die Festschreibung der Vernachlässigung durch DB InfraGO auf Kosten der Nutzer.	DB InfraGO AG beabsichtigt mit dieser Maßnahme keinen Kunden zu vernachlässigen, sondern für alle Marktteilnehmer eine spürbare Verbesserung der erlebten Betriebsqualität herbeizuführen bzw. zu erhalten, wo diese heute schon hoch ist. In <u>München Hbf sind in unserer Studie alle bekannten Verkehre pufferzeitkonform trassierbar gewesen</u> .
Wenn Strecken vom Soll- in den Muss-Status geändert werden, bei denen die vPZ gegeben ist, geht es hier doch weniger um die Stabilisierung des Verkehrs als viel mehr um das Erreichen von Kennzahlen, oder nicht?	Die DB InfraGO AG möchte mit dieser Maßnahme die Pünktlichkeit verbessern. Bisher gute Betriebsqualität soll hierbei über den rechtsverbindlichen Erhalt des <u>Qualitätsfaktors Pufferzeit abgesichert werden</u> .
Welche Auswirkungen es in der Mitte auf die Odenwaldbahn? Bitte im Detail vorstellen.	<u>Gerne kommen wir hierzu im Nachgang auf Sie zu</u> .
Die attraktivsten Kapazitäts-Slots werden voll sein und wegen Pufferzeit kann an Manel an Restkapazität kommen. Was passiert für Neuverkehre? Die werden ganz einfach abgelehnt "Kein Platz mehr"	Die Trassenzuweisung erfolgt unabhängig davon, ob es sich um Neu- oder Altverkehre handelt. Wir bitten Sie, gerade im Falle der Planung von Neuverkehren, aktiv von den Ihnen zur Verfügung stehenden Beratungsangeboten der DB InfraGO AG zur Fahrplanerstellung Gebrauch zu machen. Bspw. der Fahrlagenberatung. Im Übrigen handelt es sich in den meisten auftretenden Konfliktfällen um klassische Trassenkonflikte, die nicht durch die Einführung der verbindlichen Pufferzeit hervorgerufen wurden. Daher bitten wir Sie, die Ihnen zur Verfügung stehenden Beratungsangebote der DB InfraGO AG zur Fahrplanerstellung zu nutzen, um gemeinsam mit Ihnen <u>kapazitätsoptimierte Fahrpläne zu entwickeln</u> .
Nach Fragerunde gestellt: Anknüpfend auf die Ausführung gerade: bei Berlin-Hamburg hatten wir für 2027 kaum Konflikte, mit Pufferminute wären diese Verkehre aber nicht konfliktfrei möglich nach Aussage der Trassenkonstrukteure	Zum laufenden Trassenvergabeverfahren kann an dieser Stelle nicht eingegangen werden. Geänderte SPFV-Konzepte sowie Taktverdichtungen ggü. Fpl. 2026 wirken unvorteilhaft auf die Kapazität und das NV-Taktgefüge im Raum Hamburg - Büchen, Büchen - Hagenow Land und Nauen - Spandau. Anpassung im SPFV (<u>Beförderungszeiten, Haltepolitik</u>) bzw. <u>Haltausfälle SPNV wird erforderlich</u> .