

Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG 2026 (INB 2026)

INB 2026	INB 2026	Anmerkungen
Verzeichnis der Anlagen	Verzeichnis der Anlagen [...] Anlage 4.12a - Pilotverfahren Köln-Neuss: Übersicht Kapazitäten VzG 2610 (21.08.2026 21:00 Uhr bis 04.09.2026 21:00 Uhr) Anlage 4.12b - Messmethodik und Verfahrensschritte bei der Bewertung des Pilotverfahrens	Siehe Begründung des Pilotverfahrens zu Ziffer 4.12
4.2.2.9.2 Verzicht auf schriftliche Annahme Der ZB oder das einbezogene EVU kann bereits mit seiner Anmeldung den Verzicht auf eine Annahme erklären. In diesen Fällen gilt das Angebot als angenommen, wenn es dem ZB oder dem einbezogenen EVU zuzuging und der ZB oder das einbezogene EVU nicht unverzüglich schriftlich oder elektronisch widerspricht. Im Falle einer Anmeldung nach Ziffer 4.2.2.7.1 Satz 2 gilt das Angebot auch als angenommen, wenn der ZB oder das einbezogene EVU nach Zugang des Angebots nicht unverzüglich erklärt, die angebotene Zugtrasse nicht nutzen zu wollen. Das Angebot ist ebenfalls angenommen, wenn der ZB oder das einbezogene EVU bereits nach Zugang eines Angebots für Teilstrecken beginnt, den angebotenen Teil zu nutzen sowie wenn und soweit er aufgrund einer Fahrplananordnung der DB InfraGO AG abfährt.	4.2.2.9.2 Verzicht auf schriftliche Annahme Der ZB oder das einbezogene EVU kann bereits mit seiner Anmeldung den Verzicht auf eine Annahme erklären. In diesen Fällen gilt das Angebot als angenommen, wenn es dem ZB oder dem einbezogenen EVU zuzuging und der ZB oder das einbezogene EVU nicht unverzüglich schriftlich oder elektronisch widerspricht. Im Falle einer Anmeldung nach Ziffer 4.2.2.7.1 Satz 2 gilt das Angebot auch als angenommen, wenn der ZB oder das einbezogene EVU nach Zugang des Angebots nicht unverzüglich erklärt, die angebotene Zugtrasse nicht nutzen zu wollen. Das Angebot ist ebenfalls angenommen, wenn der ZB oder das einbezogene EVU bereits nach Zugang eines Angebots für Teilstrecken beginnt, den angebotenen Teil zu nutzen sowie wenn und soweit er aufgrund einer Fahrplananordnung der DB InfraGO AG abfährt. Der Verzicht auf schriftliche Annahme ist nicht zugelassen bei Trassen, deren Laufwege ganz oder teilweise über die Schnellfahrstrecke Unterleiterbach - Erfurt (VDE 8.1) führen.	Für die Schnellfahrstrecke Unterleiterbach - Erfurt wird zum 10.08.2026 das elektronisch arbeitende „TBV-S“ eingerichtet, das Begegnungen von Reise- und Güterzügen auf den Tunnelabschnitten auch in Verspätungsfällen ausschließt. Züge, die dort verkehren, müssen eindeutig als Zugart Reise- oder Güterzug identifiziert werden können, damit das Begegnungsverbot auch eindeutig in Verspätungsfällen sichergestellt werden kann. Dazu wird elektronisch ein „TBV-Code“ erzeugt, der diese Begegnungsverbote über ETCS sicherstellt. Ohne ein komplettes Trassenanmeldeprocedere, das auch die Trassenannahme durch EVU/ZB einschließt, ist die Erzeugung des TBV-Codes nicht möglich. Ein Verzicht auf schriftliche Annahme muss daher für diese Strecke ausgeschlossen werden.
	4.12 Pilotverfahren zur Verbesserung der Betriebsqualität durch Verkehrsreduktion im Rahmen von Baumaßnahmen zwischen Köln und Düsseldorf	Die Ziffer 4.12 mit der Einführung eines Pilotverfahrens zur Verbesserung der Betriebsqualität durch Verkehrsreduktion im Zeitraum vom 21.08.2026 21:00 Uhr bis 04.09.2026 21:00 Uhr auf dem Streckenabschnitt Köln - Neuss -

INB 2026	INB 2026	Anmerkungen
	<u>Die Pünktlichkeit im Knoten Köln und im weiteren Verlauf in Nordrhein-Westfalen ist auf einem nicht zufriedenstellenden Niveau.</u> <u>Das Niveau der Pünktlichkeit sinkt rapide, wenn das Betriebsprogramm zu viele Trassen vorsieht. Es wurde identifiziert, dass das geplante Betriebsprogramm im Rahmen von Baumaßnahmen zwischen Köln und Düsseldorf zu viele Trassen auf dem Umleitungsweg Köln - Neuss - Düsseldorf enthält, als dass eine stabile Pünktlichkeit gewährleistet werden könnte.</u> <u>Damit im Zeitraum der Sperrung Köln - Düsseldorf (Sperrung Fernbahn- und S-Bahn) ab dem 21.08.2026 ein stabiles Pünktlichkeitsniveau auf dem Umleitungsweg Köln - Neuss - Düsseldorf auch bei Aufnahme zusätzlicher (Umleiter-)Züge gehalten werden kann, erfolgt gegenüber der bisherigen Bauausplanung eine Entlastung des Betriebsprogramms.</u> <u>Um spürbare Effekte bei der Pünktlichkeit für den Zeitraum zu erzielen, stehen die Kapazitäten, die freiwillig herausgenommen wurden, für eine unterjährige Belegung nicht zur Verfügung.</u> <u>Das konkrete Ziel des Pilotverfahrens sind positive Einwirkungen auf die Betriebsqualität.</u> <u>Durch dieses Verfahren wird von den Vorgaben der Ziffer 4.2.2.6 bezüglich der Vergabe von Restkapazitäten im Gelegenheitsverkehr abgewichen, da die frei gewordenen Kapazitäten nicht als zusätzliche Restkapazität zur Verfügung stehen.</u> <u>Das Pilotverfahren findet</u> ■ <u>auf dem Streckenabschnitt von/nach Köln Hbf (Köln-Worringen) - Neuss Hbf - Düsseldorf Hbf mit der VzG 2610</u> ■ <u>vom 21.08.2026 21:00 Uhr bis 04.09.2026 21:00 Uhr statt</u> <u>Die konkreten freigewordenen und nicht zu belegenden Kapazitäten sind der Anlage 4.12a zu entnehmen</u>	Düsseldorf mit der VzG 2610 wird unterjährig in die INB 2026 aufgenommen und gemäß § 19 Abs. 6 ERegG vorläufig zum 10.08.2026 in Kraft gesetzt. Die Pünktlichkeit ist im Jahr 2026 verkehrsartenübergreifend an verschiedenen relevanten Stellen des Netzes nicht zufriedenstellend. Dies gilt insbesondere für die hochbelasteten Knoten, die neuralgische Engpässe im Schienennetz darstellen. Das Niveau der Pünktlichkeit sinkt rapide, wenn das Betriebsprogramm zu viele Trassen vorsieht. Um dieser Entwicklung entgegenzusteuern, wird der Ansatz im Rahmen dieses Pilotverfahrens verfolgt, dass durch die freiwillige Herausnahme von zugewiesenen Verkehren durch ZB und ohne eine Wiederbelegung der dadurch freigewordenen Kapazität durch neue Trassenanmeldungen die Betriebsqualität stabilisiert wird. Das konkrete Ziel des Pilotverfahrens sind positive Einwirkungen auf die Betriebsqualität. Es wurde identifiziert, dass das geplante Betriebsprogramm im Rahmen von Baumaßnahmen zwischen Köln und Düsseldorf zu viele Trassen auf dem Umleitungsweg Köln - Neuss - Düsseldorf enthält, als dass eine stabile Pünktlichkeit gewährleistet werden könnte. , Damit im Zeitraum der Sperrung Köln - Düsseldorf (Sperrung Fernbahn- und S-Bahn) ab dem 21.08.2026 ein stabiles Pünktlichkeitsniveau auf dem Umleitungsweg Köln - Neuss - Düsseldorf auch bei Aufnahme zusätzlicher (Umleiter-)Züge gehalten werden kann, erfolgt gegenüber der bisherigen Bauausplanung eine Entlastung des Betriebsprogramms und die durch die Entlastung frei gewordenen Kapazitäten sind einer erneuten Zuweisung entzogen. Ein besseres und stabileres Betriebsbild soll dadurch erreicht werden. Aus diesem Pilotverfahren können insbesondere kurzfristige

INB 2026	INB 2026	Anmerkungen
	<u>Eine aktive Beteiligung der ZB während der Durchführung des Pilotverfahrens auf dem jeweiligen Streckenabschnitt ist nicht vorgesehen.</u> <u>Die DB InfraGO AG bewertet im Anschluss an das Pilotverfahren fortlaufend die Auswirkungen der nach Maßgabe dieses Pilotverfahrens frei gewordenen und einer Wiedervergabe entzogenen Kapazitäten auf die Betriebsqualität.</u> <u>Die Bewertung der Auswirkungen des Pilotverfahrens auf das Betriebsbild des relevanten Streckenabschnittes erfolgt nach einer einheitlichen, sachgerechten und nachvollziehbaren Methodik; die maßgeblichen Bewertungskriterien und Verfahrensschritte ergeben sich aus Anlage 4.12b.</u>	Rückschlüsse für die Betriebsqualität gezogen werden. Das Pilotverfahren ist geographisch auch auf einen wichtigen Streckenabschnitt des Netzes bezogen. Die vorläufige Inkraftsetzung dieser beabsichtigten Änderung ist erforderlich. Das Einhalten der Fristvorgaben aus § 19 Abs. 5 ERegG und damit eine Anpassung der INB im Rahmen des Regelprozesses für die INB 2028 führt im Ergebnis zu einer konkreten und wesentlichen Beeinträchtigung der Regulierungsziele gemäß § 3 Nr. 2 und 5 ERegG. Ein Zuwarten auf den Regelprozess der INB 2028 würde bedeuten, dass die aktuellen Gegebenheiten auf dem Streckenabschnitt als Umleitungsstrecke nicht genutzt werden würden. Ohne eine solche vorläufige Anpassung der INB 2026 wäre insbesondere die Gewährleistung eines sicheren, leistungsfähigen und zuverlässigen Betriebs der Eisenbahninfrastruktur wesentlich gefährdet, da eine sehr starke Auslastung des Streckenabschnittes des Piloten gegeben ist. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls die Betroffenheit des Regulierungsziels der Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten sowie die Wahrung der Interessen der Verbraucher gemäß § 3 Nr. 2 ERegG zu sehen.
5.10.1 Antragstellung und Zustimmung zum Verfahren (1) Der SGV Zugangsberechtigte als Letztempfänger beauftragt die DB InfraGO AG mit der Beantragung und Verrechnung von Fördermitteln aufgrund der Förderrichtlinie. Die Beauftragungen für die laufende Förderung sind über die Internetanwendung Formula einzureichen. Formula wird im Internet zur Verfügung gestellt:	5.10.1 Antragstellung und Zustimmung zum Verfahren (1) Der SGV Zugangsberechtigte als Letztempfänger beauftragt die DB InfraGO AG mit der Beantragung und Verrechnung von Fördermitteln aufgrund der Förderrichtlinie. Die Beauftragungen für die laufende Förderung sind über die Internetanwendung Formula einzureichen. Formula wird im Internet zur Verfügung gestellt:	Da die Trassenpreisförderung abrechnungsrelevant ist, soll die Beauftragung ab dem 01.10.2026 in den Rechnungsbahnhof der DB InfraGO umgezogen werden. Manuelle Exporte der Beauftragungen aus dem Infraportal und Weiterleitungen an das Abrechnungssystem können so automatisiert werden, was einen Effizienzgewinn darstellt. Auch die Zugangsberechtigten profitieren von der Umstellung, da sie

INB 2026	INB 2026	Anmerkungen
www.dbinfrago.com/formula. Als Rückfallebene steht während etwaiger Einschränkungen der Erreichbarkeit von Formula die Möglichkeit offen, die Beauftragung mittels ausdrücklichem Schreiben entsprechend Anlage 5.10.1 an: trafoeg@deutschebahn.com zu richten. (2) Eine rechtzeitige Beauftragung liegt vor, wenn jeweils bis zum 15. Kalendertag des erstmals zu fördernden Monats die unterzeichnete Erklärung über Formula eingereicht wurde und die Kenntnisnahme der subventionserheblichen Tatsachen gem. Ziffer 5.10.3 (4) unterschrieben und der DB InfraGO AG postalisch zugesandt worden ist. (3) Darf oder will ein Letztempfänger keine Fördermittel mehr aufgrund der Förderrichtlinie in Anspruch nehmen, hat er dieses der DB InfraGO AG schriftlich unverzüglich (Abweichenserklärung gemäß § 7 Ziff. 2 Abs. 8 Satz 3 Förderrichtlinie) zu erklären. Die Erklärungen sind ausschließlich an: DB InfraGO AG Produkt- und Preismanagement I.IBV 22 TraFöG Adam-Riese-Str. 11-13 60327 Frankfurt a. Main bzw. an trafoeg@deutschebahn.com zu richten.	www.dbinfrago.com/formula. <u>erfolgt ab dem 01.10.2026 ausschließlich über den Rechnungsbahnhof der DB InfraGO AG, welcher über den folgenden Link erreicht werden kann:</u> https://rechnungsbahnhof.dbinfrago.com/ Als Rückfallebene steht während etwaiger Einschränkungen der Erreichbarkeit von Formula die Möglichkeit offen, die Beauftragung mittels ausdrücklichem Schreiben entsprechend Anlage 5.10.1 an: trafoeg@deutschebahn.com zu richten. (2) Eine rechtzeitige Beauftragung liegt vor, wenn jeweils bis zum <u>25. Kalendertag des Vormonats</u> 15. Kalendertag des erstmals zu fördernden Monats die unterzeichnete Erklärung <u>über Formula</u> eingereicht wurde und die Kenntnisnahme der subventionserheblichen Tatsachen gem. Ziffer 5.10.3 (4) unterschrieben und der DB InfraGO AG postalisch zugesandt worden ist. (3) Darf oder will ein Letztempfänger keine Fördermittel mehr aufgrund der Förderrichtlinie in Anspruch nehmen, hat er dieses der DB InfraGO AG schriftlich unverzüglich (Abweichenserklärung gemäß § 7 Ziff. 2 Abs. 8 Satz 3 Förderrichtlinie) zu erklären. Die Erklärungen sind ausschließlich an: DB InfraGO AG Produkt- und Preismanagement I.IBV 22 Preismanagement Trasse und Anlagen V.IWF 71 TraFöG Adam-Riese-Str. 11-13 60327 Frankfurt a. Main bzw. an trafoeg@deutschebahn.com zu richten.	künftig zum Fahrplanwechsel automatisiert an die erneute Beauftragung erinnert werden. Da mit jeder Durchführung der Zugfahrt eine Bepreisung stattfindet, muss der DB InfraGO bereits vor Durchführung der Zugfahrt bekannt sein, ob diese mit der Trassenpreisförderung berücksichtigt wird oder nicht. In der Vergangenheit haben Beauftragungen, die nach Durchführung einer Zugfahrt für den laufenden Monat vorgenommen wurden, zu hohem manuellem Aufwand geführt, da diese manuell ausgebucht werden mussten und unter Berücksichtigung der Förderung wieder eingebucht werden mussten. Aus Effizienzgründen möchte die DB InfraGO in Zukunft auf diesen manuellen Aufwand verzichten und bittet alle Zugangsberechtigten die Beauftragung bereits bis zum 25. Kalendertag des Vormonats vorgenommen zu haben. Die Effizienzgewinne realisieren sich auch bei den Zugangsberechtigten (siehe oben) und ist daher auch in deren Interesse. Zudem erscheint es aus Sicht der DB InfraGO als sinnvoll und im Interesse der Zugangsberechtigten, wenn die Umstellung mit einem gewissen Vorlauf zum Fahrplanwechsel erfolgt. Insgesamt dient die vorläufige Inkraftsetzung damit dem Regulierungsziel aus § 3 Nr. 2 ERegG. Umbenennung der Organisationseinheit

INB 2026	INB 2026	Anmerkungen
5.10.3 Hauptpflichten des Letztempfängers [...] Produkt- und Preismanagement I.IBV 22 [...]	5.10.3 Hauptpflichten des Letztempfängers [...] Preismanagement Trasse und Anlagen V.IWF 71 Produkt- und Preismanagement I.IBV 22 [...]	Umbenennung der Organisationseinheit
5.10.4 Informations- und Hinweispflichten [...] Produkt- und Preismanagement I.IBV 22 [...] Produkt- und Preismanagement I.IBV 22	5.10.4 Informations- und Hinweispflichten [...] Preismanagement Trasse und Anlagen V.IWF 71 Produkt- und Preismanagement I.IBV 22 [...] Preismanagement Trasse und Anlagen V.IWF 71 Produkt- und Preismanagement I.IBV 22	Umbenennung der Organisationseinheit
Anlage 4.12a – Pilotverfahren Köln-Neuss: Übersicht Kapazitäten VzG 2610 (21.08.2026 21:00 Uhr bis 04.09.2026 21:00 Uhr)		
	Siehe in der Anlage	Siehe Begründung des Pilotverfahrens zu Ziffer 4.12
Anlage 4.12b – Messmethodik und Verfahrensschritte bei der Bewertung des Pilotverfahrens		
	Siehe in der Anlage	Siehe Begründung des Pilotverfahrens zu Ziffer 4.12
Anlage 5.6.2.3 zu den Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG und der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (INB 2026)		
Für folgende Generalsanierungsmaßnahmen wird im Netzfahrplan 2026 ein Entgeltnachlass gemäß den Regelungen der Ziffer 5.6.2.3 der INB 2026 gewährt: 1. Hamburg – Berlin (14.12.2025 – 30.04.2026) 2. Köln – Wuppertal – Hagen (06.02.2026 – 10.07.2026)	Für folgende Generalsanierungsmaßnahmen wird im Netzfahrplan 2026 ein Entgeltnachlass gemäß den Regelungen der Ziffer 5.6.2.3 der INB 2026 gewährt: 1. Hamburg – Berlin (14.12.2025 – 30.04.2026) 2. Köln – Wuppertal – Hagen (06.02.2026 – 10.07.2026)	Die Generalsanierung Lehrte-Berlin (ursprünglich geplant für den Zeitraum 05.02.27-11.12.27) wurde aufgeteilt in mehrere Einzelbauphasen, wobei die erste Phase bereits in 2026 beginnt: 02.10.26-12.12.26 sowie 05.02.27-09.07.27 und 16.10.27-11.12.27.

INB 2026	INB 2026	Anmerkungen
3. Nürnberg Reichswald - Regensburg (06.02.2026 - 10.07.2026)	3. Nürnberg Reichswald - Regensburg (06.02.2026 - 10.07.2026)	Entsprechend wurde die Maßnahme in den INB 26 ergänzt sowie die Zeiträume in den INB 27 aktualisiert.
4. Obertraubling - Passau (10.06.2026 - 11.12.2026)	4. Obertraubling - Passau (10.06.2026 - 11.12.2026)	
5. Troisdorf - Koblenz - Wiesbaden (10.07.2026 - 11.12.2026)	5. Troisdorf - Koblenz - Wiesbaden (10.07.2026 - 11.12.2026)	Die Änderung der Regelung und deren Inkrafttreten ab dem 02.10.2026 ist erforderlich, um eine Gleichbehandlung aller Zugangsberechtigter auch mit Blick auf die geänderten Planungen zur Generalsanierung sicherzustellen (§ 3 Nr. 2 ERegG).
	6. (Hannover-) Lehrte - Berlin (Schnellfahrstrecke) (02.10.2026 - 12.12.2026) <u>6. Generalsanierungsmaßnahme Lehrte - Berlin</u> Für die Generalsanierungsmaßnahme Lehrte - Berlin wird ein Umleitungsfaktor in Höhe von 0,87 auf das Trassenentgelt von Gelegenheitsverkehrstrassen des SGV sowie in Höhe von 0,94 auf das Trassenentgelt von Trassen des SPFV gewährt. <u>Folgende Streckenabschnitte sind als Umleitungsstrecken für die Generalsanierungsmaßnahme definiert:</u> ■ Berlin - Potsdam - Magdeburg - Braunschweig - Hildesheim - Göttingen - Kassel - Paderborn - Hamm ■ Berlin - Potsdam - Magdeburg - Braunschweig - Hannover ■ Berlin - Lutherstadt-Wittenberg - Halle (Saale) - Teutleben - Erfurt - Bebra - Fulda ■ Berlin - Lutherstadt-Wittenberg - Halle (Saale) - Naumburg - Erfurt - Bebra - Fulda ■ Berlin - Brieselang - Bad Belzig - Roßlau - Bitterfeld - Halle (Saale) - Erfurt - Bebra - Fulda ■ Berlin - Lutherstadt-Wittenberg - Halle (Saale) - Leinefelde - Göttingen - Hannover ■ Berlin - Lutherstadt-Wittenberg - Halle (Saale) - Leinefelde - Kassel - Warburg - Paderborn - Hamm ■ Berlin - Wolfsburg - Braunschweig - Hannover	Die Generalsanierung Lehrte-Berlin (ursprünglich geplant für den Zeitraum 05.02.27-11.12.27) wurde aufgeteilt in mehrere Einzelbauphasen, wobei die erste Phase bereits in 2026 beginnt: 02.10.26-12.12.26 sowie 05.02.27-09.07.27 und 16.10.27-11.12.27. Entsprechend wurde die Maßnahme in den INB 26 ergänzt sowie die Zeiträume in den INB 27 aktualisiert. Die Änderung der Regelung und deren Inkrafttreten ab dem 02.10.2026 ist erforderlich, um eine Gleichbehandlung aller Zugangsberechtigter auch mit Blick auf die geänderten Planungen zur Generalsanierung sicherzustellen (§ 3 Nr. 2 ERegG).

INB 2026	INB 2026	Anmerkungen
Ril 402.0204 Planungsprocedere; Planungsprocedere für den Gelegenheitsverkehr		
Abschnitt 4 (4) Die Zeiten für die Annahme der Trassenanmeldungen durch die EVU/ZB sind in den INB unter den Ziffern 4.2.2.5 und 4.2.2.10 geregelt. Das EVU/der ZB kann bei der Trassenanmeldung den Verzicht auf eine schriftliche Annahme erklären. Das Trassenangebot gilt in diesem Fall mit dessen erfolgreicher Übermittlung als angenommen.	Abschnitt 4 (4) Die Zeiten für die Annahme der Trassenanmeldungen durch die EVU/ZB sind in den INB unter den Ziffern 4.2.2. 5 ⁴ und 4.2.2. 10 ⁹ geregelt. Das EVU/der ZB kann bei der Trassenanmeldung den Verzicht auf eine schriftliche Annahme erklären. Das Trassenangebot gilt in diesem Fall mit dessen erfolgreicher Übermittlung als angenommen. <u>Der Verzicht auf schriftliche Annahme ist nicht zugelassen bei Trassen, deren Laufwege ganz oder teilweise über die Schnellfahrstrecke Unterleiterbach - Erfurt (VDE 8.1) führen.</u>	Redaktionelle Korrektur: Querverweise auf die bisherigen Ziffern der INB waren nicht mehr zutreffend. Für die Schnellfahrstrecke Unterleiterbach - Erfurt wird zum 10.08.2026 das elektronisch arbeitende „TBV-S“ eingerichtet, das Begegnungen von Reise- und Güterzügen auf den Tunnelabschnitten auch in Verspätungsfällen ausschließt. Züge, die dort verkehren, müssen eindeutig als Zugart Reise- oder Güterzug identifiziert werden können, damit das Begegnungsverbot auch eindeutig in Verspätungsfällen sichergestellt werden kann. Dazu wird elektronisch ein „TBV-Code“ erzeugt, der diese Begegnungsverbote über ETCS sicherstellt. Ohne ein komplettes Trassenanmeldeprocedere, das auch die Trassenannahme durch EVU/ZB einschließt, ist die Erzeugung des TBV-Codes nicht möglich. Ein Verzicht auf schriftliche Annahme muss daher für diese Strecke ausgeschlossen werden.
Richtlinie 402.0305 Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren		
Abschnitt 10 Ausnahmen bei der Anwendung von Fristen zur Konsultation, Abstimmung und Koordinierung von BKE sowie Übergabe von ZvF/ÜB (1) Die DB InfraGO AG weicht von den in dieser Richtlinie beschriebenen Fristen zur Konsultation, Abstimmung und Koordinierung von BKE und BAE sowie Übergabe von ZvF/ÜB in folgenden Fällen ab: [...]	Abschnitt 10 Ausnahmen bei der Anwendung von Fristen zur Konsultation, Abstimmung und Koordinierung von BKE sowie Übergabe von ZvF/ÜB (1) Die DB InfraGO AG weicht von den in dieser Richtlinie beschriebenen Fristen zur Konsultation, Abstimmung und Koordinierung von BKE und BAE sowie Übergabe von ZvF/ÜB in folgenden Fällen ab: [...]	Die Änderung wird am 10.08.2026 gemäß § 19 Abs. 6 ERegG vorläufig in Kraft gesetzt. Die vorläufige Inkraftsetzung dieser beabsichtigten Änderung ist erforderlich. Das Einhalten der Fristvorgaben aus § 19 Abs. 5 ERegG und damit eine Anpassung der INB im Rahmen des Regelprozesses für die INB 2028 führt im Ergebnis zu einer konkreten und wesentlichen Beeinträchtigung der Regulierungsziele gemäß § 3 Nr. 2, 3, 4 und 5 ERegG. Ein Zuwarten auf den Regelprozess der INB 2028 würde nämlich bedeuten, dass die Regelung nicht den Vorgaben der

INB 2026	INB 2026	Anmerkungen
- neue BKE und BAE, sofern die Einhaltung der Fristen in Bezug auf die Lebensdauer oder den Zustand von Anlagen kostenineffizient wäre,	- neue BKE und BAE, sofern die Einhaltung der Fristen in Bezug auf die Lebensdauer oder den Zustand von Anlagen nicht kostenwirksam kostenineffizient wäre,	Ziffer 14 der delegierten Beschlusses 2017/2075 (sog. Annex VII) für die Fahrplanjahre 2026 und 2027 entsprechen würde. Mit der beabsichtigten Anpassung werden die Vorgaben der Ziffer 14 des Annex VII wiedergegeben. Insoweit wird auf die Ausführungen des VG Kölns unter dem Aktenzeichen 18 K 8320/25 zur Ziffer 4 b) des zweiten Teilbeschlusses vom 02.10.2026 Bezug genommen.
Abschnitt 12 „Trassenanmeldungen baubedingter zusätzlicher Leistungen“ Absatz (2) Anwendungsfälle Hierunter fallen insbesondere zusätzliche baubedingte Anmeldungen für • Zu- und Abführungsfahrten zu einem Schienenersatzverkehr, • Zu- und Abführungsfahrten von Triebfahrzeugen oder • zusätzliche Verkehre auf Grund einer Änderung der Zugcharakteristik (z.B. Ablasten auf Grund geringerer Grenzlast einer Umleitungsstrecke). [...] Abschnitt 12 „Trassenanmeldungen baubedingter zusätzlicher Leistungen“ Absatz (5) Ausschluss Diese Regelung findet keine Anwendung für Baumaßnahmen, die im Trassenangebot der DB InfraGO AG bereits berücksichtigt wurden oder sich nicht ursächlich auf eine im Kapazitätskonfliktmanagement veränderte Trasse beziehen.	Abschnitt 12 „Trassenanmeldungen baubedingter zusätzlicher Leistungen“ Absatz (2) Anwendungsfälle Hierunter fallen insbesondere zusätzliche baubedingte Anmeldungen für ■ Zu- und Abführungsfahrten zu einem Schienenersatzverkehr, ■ Zu- und Abführungsfahrten von Triebfahrzeugen, oder ■ <u>Neuleistungen vor oder nach SEV von Trassen, deren Laufwege ganz oder teilweise über die Schnellfahrstrecke Unterleiterbach - Erfurt (VDE 8.1) führen oder</u> ■ zusätzliche Verkehre auf Grund einer Änderung der Zugcharakteristik (z.B. Ablasten auf Grund geringerer Grenzlast einer Umleitungsstrecke). [...] Abschnitt 12 „Trassenanmeldungen baubedingter zusätzlicher Leistungen“ Absatz (5) Ausschluss <u>Ausschlüsse</u> Diese Regelung findet keine Anwendung für Baumaßnahmen, die im Trassenangebot der DB InfraGO AG bereits berücksichtigt	Für die Schnellfahrstrecke Unterleiterbach - Erfurt wird zum 10.08.2026 das elektronisch arbeitende „TBV-S“ eingerichtet, das Begegnungen von Reise- und Güterzügen auf den Tunnelabschnitten auch in Verspätungsfällen ausschließt. Züge, die dort verkehren, müssen eindeutig als Zugart Reise- oder Güterzug identifiziert werden können, damit das Begegnungsverbot auch eindeutig in Verspätungsfällen sichergestellt werden kann. Dazu wird elektronisch ein „TBV-Code“ erzeugt, der diese Begegnungsverbote über ETCS sicherstellt. Ohne ein komplettes Trassenanmeldeprocedere, das auch die Trassenannahme durch EVU/ZB einschließt, ist die Erzeugung des TBV-Codes nicht möglich. Ein Anmeldeprocedere von baubedingten zusätzlichen Leistungen nach 402.0305 Abschnitt 12, das außerhalb des elektronischen Anmeldeverfahrens (TPN, ab 2027 Bestellportal) abläuft, enthält nicht die Erzeugung eines TBV-Codes und muss daher für diese Strecke ausgeschlossen werden.

INB 2026	INB 2026	Anmerkungen
	wurden oder sich nicht ursächlich auf eine im Kapazitätskonfliktmanagement veränderte Trasse beziehen. <u>Generell nicht angewendet werden dürfen die Regelungen dieses Abschnitts 12 bei Trassen, deren Laufwege ganz oder teilweise über die Schnellfahrstrecke Unterleiterbach - Erfurt (VDE 8.1) führen. Solche Trassen sind über das Bestellportal anzumelden.</u>	
Technische Netzzugangsbedingungen (TNB) 2026		
F.1.6 Tunnelbegegnungsverbot Erfurt – Unterleiterbach Auf Schnellfahrstrecken, auf denen ein vorhandenes System zum Ausschluss von Begegnungen unterschiedlicher Zugarten in zwei-gleisigen Tunnel angewendet werden darf, müssen vor Fahrtantritt die erforderlichen Prüfungsschritte zur Sicherstellung der korrekten Eingabe der Zugart in das ETCS-Bordgerät gemäß RW 402.0211 Kapitel 1 Absatz 4 in einer besonderen Unterlage (Checkliste) schriftlich dokumentiert werden. Die Dokumentationspflicht entfällt, sofern im ETCS-Fahrzeuggerät die Zugart als fester, nicht veränderlicher Wert eingetragen ist. Eine entsprechende Unterlage mit den notwendigen Prüfungsschritten stellt die DB InfraGO AG als Checkliste in ihrem Internetauftritt bereit unter www.dbinfrago.com/tunnelbegegnungsverbot	F.1.6 Tunnelbegegnungsverbot Erfurt – Unterleiterbach Auf Schnellfahrstrecken, auf denen ein vorhandenes System zum Ausschluss von Begegnungen unterschiedlicher Zugarten in zwei-gleisigen Tunnel angewendet werden darf, müssen vor Fahrtantritt die erforderlichen Prüfungsschritte zur Sicherstellung der korrekten Eingabe der Zugart in das ETCS-Bordgerät gemäß RW 402.0211 Kapitel 1 Absatz 4 in einer besonderen Unterlage (Checkliste) schriftlich dokumentiert werden. Die Dokumentationspflicht entfällt, sofern im ETCS-Fahrzeuggerät die Zugart als fester, nicht veränderlicher Wert eingetragen ist. Eine entsprechende Unterlage mit den notwendigen Prüfungsschritten stellt die DB InfraGO AG als Checkliste in ihrem Internetauftritt bereit unter www.dbinfrago.com/tunnelbegegnungsverbot	Mit vollständiger Inbetriebnahme des technischen Systems zur Sicherstellung des Tunnelbegegnungsverbot (TBV-System) entfällt die Notwendigkeit, dass das Triebfahrzeugpersonal zusätzlich die Eingabe der Zugart in das ETCS-Bordgerät in einer separaten Unterlage dokumentiert.
F.2.2 Anforderung an das Fahrzeug bzw. den Fahrzeugeinsatz [...] SFS Erfurt – Unterleiterbach Bei allen Zügen, die auf dieser Strecke verkehren, muss vor Fahrtantritt auf die Strecke die Zugart im ETCS-Fahrzeuggerät nach folgenden Kriterien eingegeben sein:	F.2.2 Anforderung an das Fahrzeug bzw. den Fahrzeugeinsatz [...] SFS Erfurt – Unterleiterbach Bei allen Zügen, die auf dieser Strecke verkehren, muss vor Fahrtantritt auf die Strecke die Zugart im ETCS-Fahrzeuggerät nach folgenden Kriterien eingegeben sein:	

INB 2026	INB 2026	Anmerkungen
- für Züge, die mit Reisenden besetzt sind, die Zugart "Reisezug", - für Züge, die Güterwagen befördern, die Zugart "Güterzug". Züge, die sowohl Reisende befördern als auch Güterwagen beinhalten, dürfen auf der Strecke Erfurt - Unterleiterbach nicht verkehren (z.B. Autoreisezüge, Rollende Landstraße, Militärzüge mit Personentransport). Bis zur vollständigen Inbetriebnahme des technischen Systems zur Sicherstellung des Tunnelbegegnungsverbotes gilt: - im Zeitraum zwischen 05:30 Uhr und 23:00 Uhr können ausschließlich Züge des Schienenpersonennahverkehrs bzw. Schienenpersonenfernverkehrs verkehren. im Zeitraum zwischen 23:00 Uhr und 05:30 Uhr können Züge des Güterverkehrs verkehren. Der Verkehr von Personenzügen ist ebenfalls möglich, sofern diese keinem Güterzug auf der Strecke begegnen können.	- für Züge, die mit Reisenden besetzt sind, die Zugart "Reisezug", <u>für Züge, die Güterwagen befördern, die Zugart "Güterzug".</u> <u>Züge, die nicht mit Reisenden besetzt sind und keine Güterwagen beinhalten (z.B. Leerreisezüge, Lokfahrten, Fahrten mit Nebenfahrzeugen, Mess- und Wartungsfahrten), werden grundsätzlich der ETCS-Zugart „Reisezug“ zugeordnet, sofern die ETCS-Zugart nicht fest im ETCS-Fahrzeuggerät einprogrammiert ist.</u> Züge, die sowohl Reisende befördern als auch Güterwagen beinhalten, dürfen auf der Strecke Erfurt - Unterleiterbach nicht verkehren (z.B. Autoreisezüge, Rollende Landstraße, Militärzüge mit Personentransport). Bis zur vollständigen Inbetriebnahme des technischen Systems zur Sicherstellung des Tunnelbegegnungsverbotes gilt: im Zeitraum zwischen 05:30 Uhr und 23:00 Uhr können ausschließlich Züge des Schienenpersonennahverkehrs bzw. Schienenpersonenfernverkehrs verkehren. im Zeitraum zwischen 23:00 Uhr und 05:30 Uhr können Züge des Güterverkehrs verkehren. Der Verkehr von Personenzügen ist ebenfalls möglich, sofern diese keinem Güterzug auf der Strecke begegnen können.	(inhaltliche) Ergänzung der bestehenden Regelung mit einer bereits in Ril 402.0211 Absatz 3 dritter Anstrich bestehenden Vorgabe. Dies dient zur Vereinheitlichung der Regelungen bzw. zur Klarstellung. Mit vollständiger Inbetriebnahme des TBV-Systems entfällt die Notwendigkeit dieser Regelungen.
<u>Ausnahme zu Ril 420.0213 (Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen Ersatzzüge und Doppelführungen)</u>		
	<u>Siehe in der Ausnahme</u>	Abweichend von den Vorgaben der Richtlinie 420.0213, Abschnitt 1 Absatz 1, sind Trassenbestellungen für Ersatzzüge beziehungsweise Doppelführungen von Zügen, die auf der VzG-Strecke 5919 Unterleiterbach - Erfurt Hbf verkehren, stets über den Bereich Fahrplan zu

INB 2026	INB 2026	Anmerkungen
		bestellen. Dadurch wird sichergestellt, dass für diese Züge der erforderliche TBV-S-Code erzeugt wird. Der TBV-S-Code (Tunnelbegegnungsverbotssystem) ist erforderlich, um die Züge im Rahmen der Betriebsdurchführung in den Tunnelbereichen der Strecke VzG 5919 verkehrlich eindeutig zu identifizieren. Im Falle erforderlicher Ersatzzugfahrten oder Zugdoppelführungen müssen sich Eisenbahnverkehrsunternehmen an den Bereich Fahrplan der DB InfraGO AG wenden, um einen entsprechenden Fahrplan zu erhalten.

Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG 2027 (INB 2027)

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
4.2.2.9.2 Verzicht auf schriftliche Annahme Der ZB oder das einbezogene EVU kann bereits mit seiner Anmeldung den Verzicht auf eine Annahme erklären. In diesen Fällen gilt das Angebot als angenommen, wenn es dem ZB oder dem einbezogenen EVU zugeht und der ZB oder das einbezogene EVU nicht unverzüglich schriftlich oder elektronisch widerspricht. Im Falle einer Anmeldung nach Ziffer 4.2.2.7.1 Satz 2 gilt das Angebot auch als angenommen, wenn der ZB oder das einbezogene EVU nach Zugang des Angebots nicht unverzüglich erklärt, die angebotene Zugtrasse nicht nutzen zu wollen. Das Angebot ist ebenfalls angenommen, wenn der ZB oder das einbezogene EVU bereits nach Zugang eines Angebots für Teilstrecken beginnt, den angebotenen Teil zu nutzen sowie wenn und soweit er aufgrund einer Fahrplananordnung der DB InfraGO AG abfährt.	4.2.2.9.2 Verzicht auf schriftliche Annahme Der ZB oder das einbezogene EVU kann bereits mit seiner Anmeldung den Verzicht auf eine Annahme erklären. In diesen Fällen gilt das Angebot als angenommen, wenn es dem ZB oder dem einbezogenen EVU zugeht und der ZB oder das einbezogene EVU nicht unverzüglich schriftlich oder elektronisch widerspricht. Im Falle einer Anmeldung nach Ziffer 4.2.2.7.1 Satz 2 gilt das Angebot auch als angenommen, wenn der ZB oder das einbezogene EVU nach Zugang des Angebots nicht unverzüglich erklärt, die angebotene Zugtrasse nicht nutzen zu wollen. Das Angebot ist ebenfalls angenommen, wenn der ZB oder das einbezogene EVU bereits nach Zugang eines Angebots für Teilstrecken beginnt, den angebotenen Teil zu nutzen sowie wenn und soweit er aufgrund einer Fahrplananordnung der DB InfraGO AG abfährt. <u>Der Verzicht auf schriftliche Annahme ist nicht zugelassen bei Trassen, deren Laufwege ganz oder teilweise über die Schnellfahrstrecke Unterleiterbach - Erfurt (VDE 8.1) führen.</u>	Für die Schnellfahrstrecke Unterleiterbach - Erfurt wird zum 10.08.2026 das elektronisch arbeitende „TBV-S“ eingerichtet, das Begegnungen von Reise- und Güterzügen auf den Tunnelabschnitten auch in Verspätungsfällen ausschließt. Züge, die dort verkehren, müssen eindeutig als Zugart Reise- oder Güterzug identifiziert werden können, damit das Begegnungsverbot auch eindeutig in Verspätungsfällen sichergestellt werden kann. Dazu wird elektronisch ein „TBV-Code“ erzeugt, der diese Begegnungsverbote über ETCS sicherstellt. Ohne ein komplettes Trassenanmeldeprozedere, das auch die Trassenannahme durch EVU/ZB einschließt, ist die Erzeugung des TBV-Codes nicht möglich. Ein Verzicht auf schriftliche Annahme muss daher für diese Strecke ausgeschlossen werden.

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
5.10.1 Antragstellung und Zustimmung zum Verfahren (1) Der SGV Zugangsberechtigte als Letztempfänger beauftragt die DB InfraGO AG mit der Beantragung und Verrechnung von Fördermitteln aufgrund der Förderrichtlinie. Die Beauftragungen für die laufende Förderung sind über die Internetanwendung Formula einzureichen. Formula wird im Internet zur Verfügung gestellt: www.dbinfrago.com/formula. Als Rückfallebene steht während etwaiger Einschränkungen der Erreichbarkeit von Formula die Möglichkeit offen, die Beauftragung mittels ausdrücklichem Schreiben entsprechend Anlage 5.10.1 an: trafoeg@deutschebahn.com zu richten. (2) Eine rechtzeitige Beauftragung liegt vor, wenn jeweils bis zum 15. Kalendertag des erstmals zu fördernden Monats die unterzeichnete Erklärung über Formula eingereicht wurde und die Kenntnisnahme der subventionserheblichen Tatsachen gem. Ziffer 5.10.3 (4) unterschrieben und der DB InfraGO AG postalisch zugesandt worden ist. (3) Darf oder will ein Letztempfänger keine Fördermittel mehr aufgrund der Förderrichtlinie in Anspruch nehmen, hat er dieses der DB InfraGO AG schriftlich unverzüglich (Abweichenserklärung gemäß § 7 Ziff. 2 Abs. 8 Satz 3 Förderrichtlinie) zu erklären. Die Erklärungen sind ausschließlich an: DB InfraGO AG Produkt- und Preismanagement I.IBV 22 TraFöG Adam-Riese-Str. 11-13 60327 Frankfurt a. Main bzw. an trafoeg@deutschebahn.com	5.10.1 Antragstellung und Zustimmung zum Verfahren (1) Der SGV Zugangsberechtigte als Letztempfänger beauftragt die DB InfraGO AG mit der Beantragung und Verrechnung von Fördermitteln aufgrund der Förderrichtlinie. Die Beauftragungen für die laufende Förderung sind über die Internetanwendung Formula einzureichen. Formula wird im Internet zur Verfügung gestellt: www.dbinfrago.com/formula. über den Rechnungsbahnhof der DB InfraGO AG einzureichen, welcher über den folgenden Link erreicht werden kann: https://rechnungsbahnhof.dbinfrago.com/ Als Rückfallebene steht während etwaiger Einschränkungen der Erreichbarkeit von Formula die Möglichkeit offen, die Beauftragung mittels ausdrücklichem Schreiben entsprechend Anlage 5.10.1 an: trafoeg@deutschebahn.com zu richten. (2) Eine rechtzeitige Beauftragung liegt vor, wenn jeweils bis zum 15. Kalendertag des erstmals zu fördernden Monats die unterzeichnete Erklärung über den Rechnungsbahnhof über Formula eingereicht wurde und die Kenntnisnahme der subventionserheblichen Tatsachen gem. Ziffer 5.10.3 (4) unterschrieben und der DB InfraGO AG postalisch zugesandt worden ist. (3) Darf oder will ein Letztempfänger keine Fördermittel mehr aufgrund der Förderrichtlinie in Anspruch nehmen, hat er dieses der DB InfraGO AG schriftlich unverzüglich (Abweichenserklärung gemäß § 7 Ziff. 2 Abs. 8 Satz 3 Förderrichtlinie) zu erklären. Die Erklärungen sind ausschließlich an: DB InfraGO AG Preismanagement Trasse und Anlagen V.IWF 71 Produkt- und Preismanagement I.IBV 22 TraFöG Adam-Riese-Str. 11-13	Da die Trassenpreisförderung abrechnungsrelevant ist, soll die Beauftragung ab dem 01.10.2026 in den Rechnungsbahnhof der DB InfraGO umgezogen werden. Manuelle Exporte der Beauftragungen aus dem Infraportal und Weiterleitungen an das Abrechnungssystem können so automatisiert werden, was einen Effizienzgewinn darstellt. Auch die Zugangsberechtigten profitieren von der Umstellung, da sie künftig zum Fahrplanwechsel automatisiert an die erneute Beauftragung erinnert werden. Da mit jeder Durchführung der Zugfahrt eine Bepreisung stattfindet, muss der DB InfraGO bereits vor Durchführung der Zugfahrt bekannt sein, ob diese mit der Trassenpreisförderung berücksichtigt wird oder nicht. In der Vergangenheit haben Beauftragungen, die nach Durchführung einer Zugfahrt für den laufenden Monat vorgenommen wurden, zu hohem manuellem Aufwand geführt, da diese manuell ausgebucht werden mussten und unter Berücksichtigung der Förderung wieder eingebucht werden mussten. Aus Effizienzgründen möchte die DB InfraGO in Zukunft auf diesen manuellen Aufwand verzichten und bittet alle Zugangsberechtigten die Beauftragung bereits bis zum 25. Kalendertag des Vormonats vorgenommen zu haben. Umbenennung der Organisationseinheit

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
zu richten.	60327 Frankfurt a. Main bzw. an trafoeg@deutschebahn.com zu richten.	
5.10.3 Hauptpflichten des Letztempfängers [...] Produkt- und Preismanagement I.IBV 22 [...]	5.10.3 Hauptpflichten des Letztempfängers [...] Preismanagement Trasse und Anlagen V.IWF 71 Produkt- und Preismanagement I.IBV 22 [...]	Umbenennung der Organisationseinheit
5.10.4 Informations- und Hinweispflichten [...] Produkt- und Preismanagement I.IBV 22 [...] Produkt- und Preismanagement I.IBV 22	5.10.4 Informations- und Hinweispflichten [...] Preismanagement Trasse und Anlagen V.IWF 71 Produkt- und Preismanagement I.IBV 22 [...] Preismanagement Trasse und Anlagen V.IWF 71 Produkt- und Preismanagement I.IBV 22	Umbenennung der Organisationseinheit
Anlage 5.6.2.3 zu den Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG und der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (INB 2027)		
Für folgende Generalsanierungsmaßnahmen wird im Netzfahrplan 2027 ein Entgeltnachlass gemäß den Regelungen der Ziffer 5.6.2.3 der INB 2027 gewährt: 1. (München-) Rosenheim - Salzburg [05.02.2027 - 09.07.2027] 2. (Hannover-) Lehrte - Berlin (Schnellfahrstrecke) [05.02.2027 - 10.12.2027] 3. Fulda - Hanau (Kinzigtalbahn) [13.08.2027 - 11.12.2027]	Für folgende Generalsanierungsmaßnahmen wird im Netzfahrplan 2027 ein Entgeltnachlass gemäß den Regelungen der Ziffer 5.6.2.3 der INB 2027 gewährt: 1. (München-) Rosenheim - Salzburg [05.02.2027 - 09.07.2027] 2. (Hannover-) Lehrte - Berlin (Schnellfahrstrecke) [05.02.2027 - 09.07.2027 ; 16.10.2027 - 11.12.2027 -10.12.2027] 3. Fulda - Hanau (Kinzigtalbahn) [13.08.2027 - 11.12.2027]	Die Generalsanierung Lehrte-Berlin (ursprünglich geplant für den Zeitraum 05.02.27-11.12.27) wurde aufgeteilt in mehrere Einzelbauphasen, wobei die erste Phase bereits in 2026 beginnt: 02.10.26-12.12.26 sowie 05.02.27-09.07.27 und 16.10.27-11.12.27. Entsprechend wurde die Maßnahme in den INB 26 ergänzt sowie die Zeiträume in den INB 27 aktualisiert.

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
402.0202 Planungsprocedere, Trassenanmeldungen		
Abschnitt 1 Grundsätze der Trassenanmeldung [...] (9) Jede Trassenanmeldung (Path Request) ist einem Verkehrsbedürfnis (Reference Train) zuzuordnen. Einem Verkehrsbedürfnis können mehrere Trassenanmeldungen zugeordnet werden.	Abschnitt 1 Grundsätze der Trassenanmeldung [...] (9) Jede Trassenanmeldung (Path Request) ist einem Verkehrsbedürfnis (Reference Train) zuzuordnen. Einem Verkehrsbedürfnis können mehrere Trassenanmeldungen zugeordnet werden. <u>Dabei darf die Eindeutigkeit der ReferenceTrainID an einem Verkehrstag nicht verletzt werden. Diese wäre verletzt, wenn zwei disjunkte Verkehrsleistungen, d.h. zwei physische Züge, an einem Verkehrstag dieselbe ReferenceTrainID haben.</u>	Mit der neuen Regelung wird transparent und eindeutig geregelt, wann eine weitere ReferenceTrainID verbindlich erforderlich und durch den ZB sicherzustellen ist. Diese Anforderung für eine weitere ReferenceTrainID ergibt sich aus in Kombination mit dem Sektorhandbuch (JSG-Handbook 3.8, Kap. 8.2.3.9 und Annex 13 Kap 1.1. zum SectorHandbook). Vorkommen kann dies z.B. bei räumlichen Teilaufweisungen (mittiges Teilstück erhält keinen Trassenvertrag) oder mittigem einfachen oder doppelten Teilausfall im unterjährigen Bau. Ohne eine unterjährige Änderung und vorläufige Inkraftsetzung zum 10.08.2026 dieser Regelung würde eine wesentliche Beeinträchtigung des Regulierungsziels § 3 Nr. 2 in Form der Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten und des Regulierungsziels § 3 Nr. 4 ERegG mit der Förderung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnmarktes drohen. Durch diese Änderung wird Transparenz und Rechtssicherheit für Zugangsberechtigte hergestellt. Ein Abwarten auf die nächste Anpassung der Nutzungsbedingungen nach den Fristen des § 19 Abs. 5 ERegG würde dazu führen, dass diese Anpassung erst zum Netzfahrplan 2028 verbindlich werden würde und für das Fahrplanjahr 2027 im Regelwerk nicht richtig abgebildet wäre und damit eine wesentliche Beeinträchtigung der Regulierungsziele des § 3 Nr. 2 und Nr. 4 ERegG vorliegen würde.

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
Abschnitt 1 Grundsätze der Trassenanmeldung [...]	Abschnitt 1 Grundsätze der Trassenanmeldung [...] <u>(10) Nach Zustandekommen des Trassennutzungsvertrages zur ersten und zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung für das Jahr 2027 werden alle ZB oder einbezogene EVU, die aufgrund von Teilzuweisungen mit fehlendem mittlerem Teilstück eine ReferenceTrainID für mehrere Trassen an einem Verkehrstag verwenden und damit nach Ril 402.0202 1 (9) widersprechen, angeschrieben und aufgefordert, eine zweite ReferenceTrainID durch eine Änderungsbestellung für die zweite Trasse auszulösen. Die Frist für die Änderungsbestellung beträgt drei Arbeitstage. Wenn die Änderungsbestellung innerhalb dieser Frist nicht erfolgt, werden die ZB oder einbezogene EVU erneut mit einer Frist von einem Arbeitstag aufgefordert, die Änderungsbestellung auszulösen. Wenn auch die Frist der zweiten Aufforderung verstreicht und keine Änderungsbestellung innerhalb dieser Frist getätigt wird, werden die betroffenen Trassenverträge von der DB InfraGO AG gekündigt.</u>	Um die Anforderungen aus Abschnitt 1 Abs. 9 zu erfüllen, ist die Aufnahme dieser Regelungen erforderlich (siehe oben). Durch das mehrstufige Verfahren wird sichergestellt, dass die ZB diese Pflicht kennen und beachten können. Derartige Änderungsbestellungen sind für die ZB kostenfrei. Ohne eine unterjährige Änderung und vorläufige Inkraftsetzung zum 10.08.2026 dieser Regelung würde eine wesentliche Beeinträchtigung des Regulierungsziels § 3 Nr. 2 in Form der Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten und des Regulierungsziels § 3 Nr. 4 ERegG mit der Förderung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnmarktes drohen. Durch diese Änderung wird Transparenz und Rechtssicherheit für Zugangsberechtigte hergestellt. Ein Abwarten auf die nächste Anpassung der Nutzungsbedingungen nach den Fristen des § 19 Abs. 5 ERegG würde dazu führen, dass diese Anpassung erst zum Netzfahrplan 2028 verbindlich werden würde und für das Fahrplanjahr 2027 im Regelwerk nicht richtig abgebildet wäre und damit eine wesentliche Beeinträchtigung der Regulierungsziele des § 3 Nr. 2 und Nr. 4 ERegG vorliegen würde. Denn ohne eine zweite ReferenceTrainID für den gleichen Verkehrstag dürfen diese Züge nicht verkehren.
Ril 402.0204 Planungsprocedere; Planungsprocedere für den Gelegenheitsverkehr		
Abschnitt 4 (4)	Abschnitt 4 (4)	Redaktionelle Korrektur: Querverweise auf die bisherigen Ziffern der INB waren nicht mehr zutreffend.

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
Die Zeiten für die Annahme der Trassenanmeldungen durch die EVU/ZB sind in den INB unter den Ziffern 4.2.2.5 und 4.2.2.10 geregelt. Das EVU/der ZB kann bei der Trassenanmeldung den Verzicht auf eine schriftliche Annahme erklären. Das Trassenangebot gilt in diesem Fall mit dessen erfolgreicher Übermittlung als angenommen.	Die Zeiten für die Annahme der Trassenanmeldungen durch die EVU/ZB sind in den INB unter den Ziffern 4.2.2.5-4 und 4.2.2.109 geregelt. Das EVU/der ZB kann bei der Trassenanmeldung den Verzicht auf eine schriftliche Annahme erklären. Das Trassenangebot gilt in diesem Fall mit dessen erfolgreicher Übermittlung als angenommen. <u>Der Verzicht auf schriftliche Annahme ist nicht zugelassen bei Trassen, deren Laufwege ganz oder teilweise über die Schnellfahrstrecke Unterleiterbach - Erfurt (VDE 8.1) führen.</u>	Für die Schnellfahrstrecke Unterleiterbach - Erfurt wird zum 10.08.2026 das elektronisch arbeitende „TBV-S“ eingerichtet, das Begegnungen von Reise- und Güterzügen auf den Tunnelabschnitten auch in Verspätungsfällen ausschließt. Züge, die dort verkehren, müssen eindeutig als Zugart Reise- oder Güterzug identifiziert werden können, damit das Begegnungsverbot auch eindeutig in Verspätungsfällen sichergestellt werden kann. Dazu wird elektronisch ein „TBV-Code“ erzeugt, der diese Begegnungsverbote über ETCS sicherstellt. Ohne ein komplettes Trassenanmeldeprocedere, das auch die Trassenannahme durch EVU/ZB einschließt, ist die Erzeugung des TBV-Codes nicht möglich. Ein Verzicht auf schriftliche Annahme muss daher für diese Strecke ausgeschlossen werden.
Richtlinie 402.0305 Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren		
Abschnitt 8 Vierte Konsultationsphase Absatz 4: Bereitstellung FPE für BKE der zweiten und dritten Konsultationsphase aus NEP I [13.12.2026] aktuell gültige Fassung der Regelung gemäß INB ... (4) Für BKE, die in der zweiten und dritten Konsultationsphase behandelt wurden und bis 28. bzw. 29. Februar des aktuellen Fahrplanjahres beginnen, stellt die DB InfraGO AG den betroffenen ZB ein GPE bis spätestens 15 Wochen vor Beginn der betroffenen Bauwoche zur Verfügung (Ausnahmen siehe Abs. 2). Die ZB haben drei Wochen Zeit für eine Stellungnahme. Diese kann sich ausschließlich auf die Inhalte des GPE beziehen, da die zugrunde liegende BKE zum Versandzeitpunkt des GPE bereits konsultiert wurde. Für BKE, die in der zweiten und dritten Konsultationsphase behandelt wurden und ab 01. März der jeweiligen Netzfahrplanperiode beginnen, übersendet die DB InfraGO AG den	Abschnitt 8 Vierte Konsultationsphase Absatz 4: Bereitstellung FPE für BKE der zweiten und dritten Konsultationsphase aus NEP I [13.12.2026] aktuell gültige Fassung der Regelung gemäß INB ... (4) Für BKE, die in der zweiten und dritten Konsultationsphas behandelt wurden und bis 28. bzw. 29. Februar des aktuellen Fahrplanjahres beginnen, stellt die DB InfraGO AG den betroffenen ZB ein GPE bis spätestens 15 Wochen vor Beginn der betroffenen Bauwoche zur Verfügung (Ausnahmen siehe Abs. 2). Die ZB haben drei Wochen Zeit für eine Stellungnahme. Diese kann sich ausschließlich auf die Inhalte des GPE beziehen, da die zugrunde liegende BKE zum Versandzeitpunkt des GPE bereits konsultiert wurde.	

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
betroffenen ZB ein GPE bis spätestens 24 Wochen vor Beginn der betroffenen Bauwoche (Ausnahmen siehe Abs. 2). Die ZB haben drei Wochen Zeit für eine Stellungnahme. Diese kann sich ausschließlich auf die Inhalte des GPE beziehen, da die zugrunde liegende BKE zum Versandzeitpunkt des GPE bereits konsultiert wurde. Die DB InfraGO AG übermittelt für BKE der Kategorien 2-8 bis 15 Wochen vor Beginn der betroffenen Bauwoche den betroffenen ZB ein Grobplanungsergebnis nach Stellungnahme (GPE nS).	Für BKE, die in der zweiten und dritten Konsultationsphase behandelt wurden und ab 01. März der jeweiligen Netzfahrplanperiode beginnen, übersendet die DB InfraGO AG den betroffenen ZB ein GPE bis spätestens 24 Wochen vor Beginn der betroffenen Bauwoche (Ausnahmen siehe Abs. 2). Die ZB haben drei Wochen Zeit für eine Stellungnahme. Diese kann sich ausschließlich auf die Inhalte des GPE beziehen, da die zugrunde liegende BKE zum Versandzeitpunkt des GPE bereits konsultiert wurde. Die DB InfraGO AG übermittelt für BKE der Kategorien 2-8 bis 15 Wochen vor Beginn der betroffenen Bauwoche den betroffenen ZB ein Grobplanungsergebnis nach Stellungnahme (GPE nS). <u>Die ZB können die Inhalte des GPS nS zur Kenntnis nehmen oder die in Aussicht gestellten Anpassungen der Trassen annehmen oder ablehnen. Die ZB haben eine Woche Zeit zur Annahme bzw. Ablehnung des GPE nS. Die aktive Annahme bedeutet, dass der ZB keine Einwände zu beabsichtigten Anpassungen hat. Die aktive Ablehnung der beabsichtigten Anpassung löst eine Netzausgelöste Stornierung (NAS) aus und führt zum Ausfall der baubetroffenen Trasse.</u>	Die Regelung konkretisiert die Möglichkeiten, wie mit einem GPE nS umgegangen werden kann und zu welchen Prozessschritten dies führt. Der mögliche Zeitraum für Annahme/ Ablehnung des Grobplanungsergebnisses nach Stellungnahme (GPE nS) wurde zudem durch die ZB immer wieder angefragt. Ohne eine unterjährige Änderung und vorläufige Inkraftsetzung dieser Regelung zum 10.08.2026 würde eine wesentliche Beeinträchtigung des Regulierungsziels § 3 Nr. 2 in Form der Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten drohen. Durch diese Änderung wird Transparenz und Rechtssicherheit für Zugangsberechtigte hergestellt. Gerade die ZB haben auch ausdrücklich den Wunsch geäußert, die Prozessschritte näher zu beschreiben (s.o.). Ein Abwarten auf die nächste Anpassung der Nutzungsbedingungen nach den Fristen des § 19 Abs. 5 ERegG würde dazu führen, dass diese Anpassung erst zum Netzfahrplan 2028 verbindlich werden würde und für das Fahrplanjahr 2027 im Regelwerk nicht abgebildet wäre und damit eine wesentliche Beeinträchtigung des Regulierungsziels des § 3 Nr. 2 ERegG vorliegen würde. Die Regelung knüpft gerade an die Versendung des GPE nS und das erste GPE nS wird im November versendet.
Abschnitt 8 Vierte Konsultationsphase Absatz 8: ZB-Ressourcenplanung [13.12.2026] aktuell gültige Fassung der Regelung gemäß INB ...	Abschnitt 8 Vierte Konsultationsphase Absatz 8: ZB-Ressourcenplanung [13.12.2026] aktuell gültige Fassung der Regelung gemäß INB ...	Durch die mitzuteilenden Informationen in einer strukturierten Zulieferung zu den Leistungen

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
(8) Sofern die Fahrplanregelungen Auswirkungen auf die Ressourcenplanung von ZB haben, werden diese durch die DB InfraGO AG bei der Erarbeitung des FPE mit berücksichtigt. Hierfür ist es erforderlich, dass die ZB ihre geänderte Ressourcenplanung mit der Stellungnahme zum GPE der DB InfraGO AG vorlegen.	(8) Sofern die Fahrplanregelungen Auswirkungen auf die Ressourcenplanung von ZB haben, werden diese durch die DB InfraGO AG bei der Erarbeitung des FPE mit berücksichtigt. Hierfür ist es erforderlich, dass die ZB ihre geänderte Ressourcenplanung <u>in Form einer betriebsstellenbezogenen Wendeliste bei</u> <u>- beginnenden/ endenden Zügen</u> <u>- stärkenden/ schwächenden Zügen</u> mit der Stellungnahme zum GPE der DB InfraGO AG vorlegen. <u>Die Ressourcenplanung ist an die im jeweiligen GPE hinterlegte Mail-Adresse zu senden.</u> <u>Dies hat zu erfolgen mit Angaben zu gewünschten</u> <u>- Bahnsteigwenden</u> <u>- Stärken</u> <u>- Schwächen</u> <u>- Rangierfahrten in Abstellung oder</u> <u>- Bereitstellung des Zuges aus der Abstellung mittels Rangierfahrten</u> <u>Eine informative Übermittlung der geplanten Leerzugfahrten für diese Bauzustände kann in der Wendeliste vorgesehen werden. Das weitere Vorgehen zu diesen Fahrten ist im Abschnitt 11 beschrieben.</u>	erhöht sich die Austausch- und Informationsqualität für alle Prozessbeteiligten. Eine verbindliche Form für eine Wendeliste in Form einer Anlage wird zu diesem Zeitpunkt nicht vorgegeben. Der Nutzen der betriebsstellenbezogenen Wendeliste ist den ZB sinngemäß bereits aus dem Bereich der Trassenanmeldung gemäß Ril 402.0202 Abschnitt 1 „Grundsätze Trassenanmeldungen“ in Absatz 4 „Inhalt und Form der Trassenanmeldungen“ bekannt. Die Zugangsberechtigten können sich an der Wendeliste gemäß 402.0202A05 orientieren. Ohne eine unterjährige Änderung und vorläufige Inkraftsetzung dieser Regelung zum 10.08.2026 würde eine wesentliche Beeinträchtigung des Regulierungsziels § 3 Nr. 2 in Form der Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten drohen. Durch diese Änderung wird Transparenz und Rechtssicherheit für Zugangsberechtigte hergestellt. Ein Abwarten auf die nächste Anpassung der Nutzungsbedingungen nach den Fristen des § 19 Abs. 5 ERegG würde dazu führen, dass diese Anpassung erst zum Netzfahrplan 2028 verbindlich werden würde und für das Fahrplanjahr 2027 im Regelwerk nicht abgebildet wäre und damit eine wesentliche Beeinträchtigung des Regulierungsziels des § 3 Nr. 2 ERegG vorliegen würde. Die Regelung knüpft gerade an die Versendung des GPE und das erste GPE wird im August versendet.
Abschnitt 8 Vierte Konsultationsphase [...]	Abschnitt 8 Vierte Konsultationsphase [...]	Im Rahmen des Beschlusskammerverfahrens BK10-26-0049_Z hat die DB InfraGO AG eine Definition und Beschreibung des Prozesses für die Richtlinie 402.0305 zeitnah in Aussicht gestellt. Dieser neuen Regelung kann nun

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
	<u>(13) Korrektur FPE bzw. NAÄ bei groben Fehlern</u> <u>Ein grober Fehler liegt vor, wenn die im FPE bzw. in der NAÄ enthaltenen Angaben objektiv geeignet sind, die sichere oder betrieblich zulässige Durchführung einer Zugfahrt zu beeinträchtigen. In diesen Fällen ist ein korrigiertes FPE bzw. eine korrigierte NAÄ erneut an alle betroffenen Empfänger zu versenden.</u> <u>Hierzu zählen insbesondere fehlerhafte oder fehlende Angaben zu:</u> ■ <u>Fahrzeug- oder Zuggattungseigenschaften mit betrieblicher Relevanz (z. B. Traktionsart, Fahrzeugprofil, Fahrzeugabmessungen, Achslasten).</u> ■ <u>Infrastruktur- und Kompatibilitätsmerkmalen (z. B. Bahnsteighöhen, Lichtraumprofile, Stromsysteme, außergewöhnliche Transporte).</u> ■ <u>streckenbezogenen Restriktionen und Nutzungsbedingungen gemäß INB/TNB (z. B. Tunnelbegegnungsverbote, Streckenausschlüsse, Geschwindigkeitsbeschränkungen, zulässige Fahrzeugkategorien).</u> ■ <u>sonstigen Angaben, deren Unrichtigkeit zu einer Gefährdung von Personen oder Anlagen oder einer unzulässigen Infrastrukturbenutzung führen können.</u> <u>Zeitliche Inkonsistenzen sowie reine Schreib-, oder Darstellungsfehler ohne Einfluss auf Sicherheit oder zulässigen Betrieb gelten nicht als grobe Fehler. Die Berichtigung eines groben Fehlers und der damit verbundene Neuversand eines FPE bzw. einer NAÄ lösen kein erneutes Konsultationsverfahren Stellungnahme Verfahren aus; bereits abgelaufene Stellungnahmefristen bleiben hiervon unberührt.</u> <u>Eine Korrektur erfolgt unverzüglich nach Feststellung des groben Fehlers.</u>	entnommen werden, was unter einem groben Fehler eines FPE bzw. einer NAÄ zu verstehen ist und wie der Prozess bezüglich einer Anpassung des FPE bzw. der NAÄ aussieht. Ohne eine unterjährige Änderung der Richtlinie 402.0305 und vorläufige Inkraftsetzung zum 10.08.2026 würde eine wesentliche Beeinträchtigung des Regulierungsziels § 3 Nr. 2 in Form der Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten. Durch diese Änderung wird Transparenz und Rechtssicherheit hergestellt. Ein Abwarten auf die nächste Anpassung der Nutzungsbedingungen nach den Fristen des § 19 Abs. 5 ERegG würde dazu führen, dass diese Anpassung erst zum Netzfahrplan 2028 und nicht bereits zum Fahrplanjahr 2027 verbindlich werden würde. Die vorläufige Inkraftsetzung tritt zum 10.08.2026 ein, da das erste FPE und NAÄ Anfang/Mitte Oktober 2026 versendet wird.
Abschnitt 9 Ausnahmen bei der Anwendung von Fristen zur Konsultation, Abstimmung und Koordinierung von BKE sowie Übergabe von GPE/FPE	Abschnitt 9 Ausnahmen bei der Anwendung von Fristen zur Konsultation, Abstimmung und Koordinierung von BKE sowie Übergabe von GPE/FPE	Die Änderung wird am 10.08.2026 gemäß § 19 Abs. 6 ERegG vorläufig in Kraft gesetzt. Die vorläufige Inkraftsetzung dieser beabsichtigten Änderung ist erforderlich. Das Einhalten der

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
Definition: (1) Die DB InfraGO AG weicht von den in dieser Richtlinie beschriebenen Fristen zur Konsultation, Abstimmung und Koordination von BKE sowie Übergabe von GPE/FPE in folgenden Fällen ab: [...] ■ neue BKE, sofern die Einhaltung der Fristen in Bezug auf die Lebensdauer oder den Zustand von Anlagen kostenineffizient wäre, [...]	Definition: (1) Die DB InfraGO AG weicht von den in dieser Richtlinie beschriebenen Fristen zur Konsultation, Abstimmung und Koordination von BKE sowie Übergabe von GPE/FPE in folgenden Fällen ab: [...] ■ neue BKE, sofern die Einhaltung der Fristen in Bezug auf die Lebensdauer oder den Zustand von Anlagen kostenineffizient <u>nicht kostenwirksam</u> wäre, [...]	Fristvorgaben aus § 19 Abs. 5 ERegG und damit eine Anpassung der INB im Rahmen des Regelprozesses für die INB 2028 führt im Ergebnis zu einer konkreten und wesentlichen Beeinträchtigung der Regulierungsziele gemäß § 3 Nr. 2, 3, 4 und 5 ERegG. Ein Zuwarten auf den Regelprozess der INB 2028 würde nämlich bedeuten, dass die Regelung nicht den Vorgaben der Ziffer 14 der delegierten Beschlusses 2017/2075 (sog. Annex VII) für die Fahrplanyahre 2026 und 2027 entsprechen würde. Mit der beabsichtigten Anpassung werden die Vorgaben der Ziffer 14 des Annex VII wiedergegeben. Insoweit wird auf die Ausführungen des VG Kölns unter dem Aktenzeichen 18 K 8320/25 zur Ziffer 4 b) des zweiten Teilbeschlusses vom 02.10.2026 Bezug genommen.“
Abschnitt 10 Baubedingte Fahrplanregelungen	Abschnitt 10 Baubedingte Fahrplanregelungen Absatz 8 neu: einfacher mittiger Teilausfall [13.12.2026] aktuell gültige Fassung der Regelung gemäß INB ... <u>(8) Ist im Rahmen der unterjährigen Ausregelung von Baumaßnahmen ein mittiger Teilausfall erforderlich, erfolgt durch die DB InfraGO eine Erstellung der bekannten Fahrplanprodukte gemäß Abschnitt 8 Absatz (2) bis (5). Im Falle eines GPE nS/FPE-Versands erhält der ZB hierbei jeweils ein GPE nS bzw. FPE für den ersten Abschnitt und ein GPE nS bzw. FPE für den zweiten Abschnitt. Da die Änderung einer ReferenceTrainID den ZB obliegt, hat der ZB, spätestens innerhalb von drei Wochen nach Versand der NAÄ eine Änderungsbestellung mit neuer ReferenceTrainID auf einen der Abschnitte auszulösen, um die Eindeutigkeit der ReferenceTrainID (siehe 402.0202 1(9)) zu wahren.</u> <u>Sollte ein ZB oder ein einbezogenes EVU drei Wochen nach Versand der NAÄ mit mittigem Teilausfall die Eindeutigkeit der ReferenceTrainID an einem Verkehrstag nach Ril 402.0202 1 (9) verletzen, wird er angeschrieben und aufgefordert die Eindeutigkeit durch eine Änderungsbestellung herzustellen. Die Frist dafür</u>	Mit der neuen Regelung wird transparent und eindeutig geregelt, wie bei verschiedenen Fahrplanprodukten beim Erfordernis einer weiteren ReferenceTrainID verbindlich vorzugehen ist. Diese Anforderung für eine weitere ReferenceTrainID ergibt sich aus Ril 402.0202 Abschnitt 1 Abs. 9 in Kombination mit dem Sectorhandbuch (JSG-Handbook 3.8, Kap. 8.2.3.9 und Annex 13 Kap 1.1. zum SectorHand-book). Die Regelung sieht ein gestuftes Vorgehen vor, sofern trotz Erfordernis einer weiteren ReferenceTrainID keine Änderungsbestellung erfolgt. Ohne eine unterjährige Änderung und vorläufige Inkraftsetzung zum 10.08.2026 dieser Regelung würde eine wesentliche Beeinträchtigung des Regulierungsziels § 3 Nr. 2 in Form

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
	<u>beträgt drei Arbeitstage. Wenn dies nicht erfolgt, werden die ZB oder einbezogene EVU erneut mit einer Frist von einem Arbeitstag aufgefordert, die Änderungsbestellung durchzuführen. Wenn die Eindeutigkeit durch Änderungsbestellung innerhalb der gesetzten Frist nicht ausgelöst wird, wird der betroffene Trassenvertrag gekündigt.</u> <u>In Fällen, in denen das FPE/ NAA weniger als 3 Wochen vor Abfahrt versendet wird, ist die Änderungsbestellung mit neuer ReferenceTrainID auf einen der Abschnitte durch den ZB unverzüglich, spätestens bis einem Kalendertag vor der Abfahrt auszulösen. In Fällen, in denen das FPE/NAA weniger als 24 Stunden vor Abfahrt erfolgt, hat die Änderungsbestellung unverzüglich nach Erhalt von FPE/NAA zur erfolgen, so dass die Anpassungen vor der Abfahrt vorliegen. In diesen beiden Fällen wird keine Aufforderung zur Vornahme der Änderungsbestellung durch die DB InfraGO AG nach Ablauf der geregelten Frist erfolgen. Beim Ablauf der geregelten Frist, wird der Trassenvertrag durch die DB InfraGO AG gekündigt.</u>	der Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten und des Regulierungsziels § 3 Nr. 4 ERegG mit der Förderung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnmarktes drohen. Durch diese Änderung wird Transparenz und Rechtssicherheit für Zugangsberechtigte hergestellt. Ein Abwarten auf die nächste Anpassung der Nutzungsbedingungen nach den Fristen des § 19 Abs. 5 ERegG würde dazu führen, dass diese Anpassung erst zum Netzfahrplan 2028 verbindlich werden würde und für das Fahrplanjahr 2027 im Regelwerk nicht richtig abgebildet wäre und damit eine wesentliche Beeinträchtigung der Regulierungsziele des § 3 Nr. 2 und Nr. 4 ERegG vorliegen würde.
Abschnitt 10 Baubedingte Fahrplanregelungen	Abschnitt 10 Baubedingte Fahrplanregelungen Absatz 9: Erfordernis Trassenstornierung [13.12.2026] aktuell gültige Fassung der Regelung gemäß INB ... <u>(9) Für Trassen, die baubedingt von einem Zugnummernwechsel, Verkehrstage-Verschub oder von zwei räumlich mittigen Teilausfällen, so dass dadurch drei Teilbereiche der Trasse entstehen, betroffen sind, erfolgt seitens DB InfraGO AG mit dem FPE ein vollständiger Ausfall dieser Trasse mit den Hinweisen zu baubedingten Änderungen. Der vollständige Ausfall dieser Trasse wird durch die Netzausgelöste Stornierung (NAS) umgesetzt. Nach dem Versand der NAS ist durch den ZB eine Neubestellung im Gelegenheitsverkehr dieser Trasse unter Berücksichtigung der baubedingten Änderungen aus dem FPE für die weitere Fahrplanbearbeitung erforderlich. Bei der Trassenanmeldung im Gelegenheitsverkehr ist im Freitext durch den ZB der baubedingte Grund der Trassenanmeldung anzugeben. Hierfür gewährleistet die DB InfraGO, dass die bisherige Trassenlage für einen Zeitraum von sieben Arbeitstagen vorgehalten wird. Erfolgt keine Neubestellung dieser Trasse innerhalb von sieben Arbeitstagen,</u>	In der Regelung spiegeln sich die technischen Gegebenheiten und Restriktionen der IT wieder. Beim Wechsel der Zugnummer, beim Verkehrstage-Verschub und bei räumlich doppelt mittigen Teilausfall sind Handlungen des ZB in Form von Bestellungen im Gelegenheitsverkehrs notwendig, die verbindlich geregelt werden. Beim Wechsel der Zugnummer und beim Verkehrstage-Verschub wird mit Hochdruck gearbeitet, dass die beiden Fälle alsbald ohne zusätzliche Handlungen der ZB umgesetzt werden können. Bei dem räumlich doppelt mittigen Teilausfall, so dass dadurch drei Teilbereiche der Trasse entstehen, handelt es sich um geringfügige Anpassungen des heutigen Prozesses. Da es sich bei diesen doppelt mittigen Teilausfällen um Fälle handelt, die vergleichsweise selten auftreten, würde diese Regelung nach unserer

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
	wird die Trasse als vollständig ausgefallen im Rahmen der weiteren Bearbeitung betrachtet.	Einschätzung nicht so häufig zur Anwendung kommen. Ohne eine unterjährige Änderung und vorläufige Inkraftsetzung dieser Regelung zum 10.08.2026 würde eine wesentliche Beeinträchtigung des Regulierungsziels § 3 Nr. 2 in Form der Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten drohen. Durch diese Änderung wird Transparenz und Rechtssicherheit für Zugangsberechtigte hergestellt. Ohne die Aufnahme dieser Regelung in die Richtlinie 402.0305 würde ein nicht richtiger technischer Stand abgebildet werden und damit könnten für die von der Regelung erfassten Fälle des Zugnummernwechsel, des Verkehrstages-Verschubs und des zweifachen räumlichen mittigen Ausfalls die Umsetzung der baubetrieblichen Regelungen nicht erfolgen. Ein Abwarten auf die nächste Anpassung der Nutzungsbedingungen nach den Fristen des § 19 Abs. 5 ERegG würde dazu führen, dass diese Anpassung erst zum Netzfahrplan 2028 verbindlich werden würde und für das Fahrplanjahr 2027 im Regelwerk nicht richtig abgebildet wäre und damit eine wesentliche Beeinträchtigung des Regulierungsziels des § 3 Nr. 2 ERegG vorliegen würde. Die Regelung knüpft gerade an die Versendung des FPE und das erste FPE wird Anfang/Mitte Oktober 2026 versendet.
Abschnitt 10 Baubedingte Fahrplanregelungen	Abschnitt 10 Baubedingte Fahrplanregelungen Absatz 10 Baufahrplanregelungen in der vierten Konsultationsphase bei mehreren am Transport beteiligten ZB (10) Sofern eine baubetroffenen Trasse von mehreren durchführenden EVU durchgeführt werden soll, und in der vierten	Aufgrund des Entfalls der Betriebsstelle im Laufweg, an der der Wechsel des durchführenden EVUs stattgefunden hätte, kann die DB InfraGO AG nicht erkennen, ob ein solcher Wechsel weiterhin auf dem neuen Laufweg notwendig ist. Daher ist die Änderungsbestellung auch nur notwendig, wenn weiterhin der Wechsel von

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
	<u>Konsultationsphase durch die Baufahrplanregelung ein Entfall des bisherigen Übergabepunktes, d.h. der Betriebsstelle des Zuges für die Übergabe von einem durchführenden EVU an das andere durchführende EVU erfolgt, erarbeitet die DB InfraGO AG ein FPE für den gesamten neuen Laufweg und stellt dieses dem ZB bereit, welches gegenüber der DB InfraGO AG die ursprüngliche Trasse angemeldet hat („Responsible Applicant“). Sofern auf dem neuen Laufweg der Einsatz eines weiteren durchführenden EVU weiterhin gewünscht ist, ist der ZB verpflichtet, mit einer Änderungsbestellung den Wechsel des durchführenden ZB auf einer anderen Betriebsstelle des neuen Laufwegs im Bauzeitraum unter Nennung des neuen durchführenden EVU anzugeben.</u>	einem durchführenden EVU auf ein anderes durchführendes EVU gewünscht ist. Ohne eine unterjährige Änderung und vorläufige Inkraftsetzung dieser Regelung zum 10.08.2026 würde eine wesentliche Beeinträchtigung des Regulierungsziels § 3 Nr. 2 in Form der Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten und § 3 Nr. 5 als Gewährleistung eines sicheren, leistungsfähigen und zuverlässigen Betriebs der Eisenbahninfrastruktur drohen. Durch diese Änderung wird Transparenz und Rechtssicherheit für Zugangsberechtigte und DB InfraGO AG hergestellt. Ohne die Aufnahme dieser Regelung in die Richtlinie 402.0305 würde das zweite durchführende EVU keine betrieblichen Meldungen erhalten. Zudem erhält das zweite durchführende EVU keine Fahrplandaten in EBUa. Zusätzlich liegen die Kontaktdaten für die Disponenten nicht vor. Ein Abwarten auf die nächste Anpassung der Nutzungsbedingungen nach den Fristen des § 19 Abs. 5 ERegG würde dazu führen, dass diese Anpassung erst zum Netzfahrplan 2028 verbindlich werden würde und für das Fahrplanjahr 2027 im Regelwerk nicht richtig abgebildet wäre und damit eine wesentliche Beeinträchtigung der Regulierungsziele des § 3 Nr. 2 und Nr. 5 ERegG vorliegen würde. Die vorläufige Inkraftsetzung tritt zum 10.08.2026 ein.
Abschnitt 11 Trassenanmeldungen baubedingter zusätzlicher Leistungen Absatz 3: Besonderheit: FPE beantragen [13.12.2026] aktuell gültige Fassung der Regelung gemäß INB	Abschnitt 11 Trassenanmeldungen baubedingter zusätzlicher Leistungen Absatz 3: Besonderheit: FPE beantragen Betriebsprogramm in eigener Zuständigkeit	

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
... (3) Bei Bauarbeiten in Serviceeinrichtungen, in denen der betroffene ZB das Betriebsprogramm in eigener Zuständigkeit erstellt, kann sich die Notwendigkeit zur Durchführung baubedingter zusätzlicher Trassen ergeben. In diesen Fällen kann das unter Absatz 1 genannte Verfahren nur Anwendung finden, wenn der betroffene ZB beim zuständigen Baufahrplan die Erarbeitung eines FPE für diese Verkehre mindestens 18 Wochen vor Baubeginn schriftlich beantragt. Der Antrag muss die von den Baumaßnahmen betroffenen (zu regelnden) Züge sowie darauf bezogen die zu erwartenden Auswirkungen beinhalten. Die DB InfraGO AG erarbeitet ein GPE und übersendet dieses an betroffene ZB bis 14 Wochen vor Beginn der Bauwoche. Die ZB haben drei Wochen Zeit zur Stellungnahme. Anschließend übergibt die DB InfraGO AG das FPE bis acht Wochen vor Baubeginn; die Fplo versendet die DB InfraGO AG bis drei Wochen vor Baubeginn. Bei einer Bestellung derartiger Trassen zu 12 Wochen vor Baubeginn ist eine Stellungnahme nicht mehr möglich, in diesen Fällen wird durch die DB InfraGO ein FPE ohne vorherige Konsultationsmöglichkeit zur Verfügung gestellt. Eine Bestellung derartiger FPE kann nur für Trassen erfolgen, für die zu diesem Zeitpunkt ein gültiger Trassenvertrag vorliegt. Erarbeitung und Versand der FPE sowie die weitere Abstimmung erfolgen analog Abschnitt 8 (5).	[13.12.2026] aktuell gültige Fassung der Regelung gemäß INB ... (3) Bei Bauarbeiten in Serviceeinrichtungen <u>der DB InfraGO AG</u>, in denen der betroffene ZB das Betriebsprogramm in eigener Zuständigkeit erstellt, kann sich die Notwendigkeit zur Durchführung baubedingter zusätzlicher Trassen ergeben. In diesen Fällen kann das unter Absatz 1 genannte Verfahren nur Anwendung finden, wenn der betroffene ZB beim zuständigen Baufahrplan die Erarbeitung eines FPE für diese Verkehre mindestens 18 Wochen vor Baubeginn schriftlich beantragt <u>folgende Maßgaben durch den ZB beachtet werden:</u> Der Antrag muss die von den Baumaßnahmen betroffenen (zu regelnden) Züge sowie darauf bezogen die zu erwartenden Auswirkungen beinhalten. Die DB InfraGO AG erarbeitet ein GPE und übersendet dieses an betroffene ZB bis 14 Wochen vor Beginn der Bauwoche. Die ZB haben drei Wochen Zeit zur Stellungnahme. Anschließend übergibt die DB InfraGO AG das FPE bis acht Wochen vor Baubeginn; die Fplo versendet die DB InfraGO AG bis drei Wochen vor Baubeginn. Bei einer Bestellung derartiger Trassen zu 12 Wochen vor Baubeginn ist eine Stellungnahme nicht mehr möglich, in diesen Fällen wird durch die DB InfraGO ein FPE ohne vorherige Konsultationsmöglichkeit zur Verfügung gestellt. Eine Bestellung derartiger FPE kann nur für Trassen erfolgen, für die zu diesem Zeitpunkt ein gültiger Trassenvertrag vorliegt. Erarbeitung und Versand der FPE sowie die weitere Abstimmung erfolgen analog Abschnitt 8 (5). <u>Sofern dem Zugangsberechtigten im Kontext der BAE ein GPE vorliegt, hat die Bestellung einer baubedingten zusätzlichen Leistung unter Bezugnahme auf die entsprechende PathID des baubetroffenen Zuges zu erfolgen.</u> <u>Für Fälle, in denen eine BAE ohne GPE vorliegt, besteht ebenfalls die Möglichkeit, baubedingte zusätzliche Leistung zu bestellen. In diesen Fällen erfolgt die Bestellung durch den ZB über die Übermittlung der entsprechenden PathID. Hierfür ist es erforderlich, im Bestellprozess in pathOS die zugehörige BAE anzugeben, um eine eindeutige Zuordnung und Bearbeitung sicherzustellen.</u> <u>Bei Bauarbeiten in Serviceeinrichtungen von Dritten kann sich die Notwendigkeit zur Anpassung der dadurch baubetroffenen</u>	Aufgrund technischer Gegebenheiten und Restriktionen ist eine Realisierung der bisher geplanten Vorgehensweise nicht umsetzbar. Es wird zwischen Bauarbeiten in Serviceeinrichtungen der DB InfraGO AG und Bauarbeiten in Serviceeinrichtungen Dritter unterschieden. Bei Bauarbeiten in Serviceeinrichtungen der DB InfraGO AG wird beschrieben, wie die Bestellung von zusätzlichen Leistungen zu erfolgen hat. Bei Bauarbeiten in Serviceeinrichtungen Dritter steht im Mittelpunkt die baubetroffene Trasse, die auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG aufgrund Maßnahmen Dritter Anpassungen bedarf. Anpassungen der baubetroffenen Zugtrasse haben durch Änderungsbestellungen zu erfolgen. Diese Änderungsbestellungen sind im Sinne der Ziffer 5.6.1 der INB kostenpflichtig. Ohne eine unterjährige Änderung und vorläufige Inkraftsetzung zum 10.08.2026 dieser Regelung würde eine wesentliche Beeinträchtigung des Regulierungsziels § 3 Nr. 2 in Form der Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten drohen. Durch diese Änderung wird Transparenz und Rechtssicherheit für Zugangsberechtigte hergestellt. Ohne die Anpassung dieser Regelung würde ein nicht richtiger technischer Stand abgebildet werden und es würde unklar bleiben, wie der richtige Prozess ist. Ein Abwarten auf die nächste Anpassung der Nutzungsbedingungen nach den Fristen des § 19 Abs. 5 ERegG würde dazu führen, dass diese Anpassung erst zum Netzfahrplan 2028 verbindlich werden würde und für das Fahrplanjahr 2027 im Regelwerk nicht abgebildet wäre und damit eine wesentliche Beeinträchtigung des

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
	Trassen ergeben. Um die Anpassung von baubetroffenen Trassen auf dem Netz der DB InfraGO AG auszulösen, hat der Zugangsberechtigte eine Änderungsbestellung auszulösen.	Regulierungsziels des § 3 Nr. 2 ERegG vorliegen würde.
Ril 402.0305A05 Fahrplananordnung (Beispiel)	Ril 402.0305A05 Fahrplananordnung (Beispiel) Neues Muster siehe in der Anlage	Im Fahrplanjahr 2027 wird auf die digitale BauFpIO umgestellt und das neue Muster der BauFpIO ist in die Richtlinie 402.0305 in der Fassung für 2027 aufzunehmen. Ohne eine unterjährige Änderung und vorläufige Inkraftsetzung dieser Regelung zum 10.08.2026 würde eine wesentliche Beeinträchtigung des Regulierungsziels § 3 Nr. 2 in Form der Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten drohen. Durch diese Änderung wird Transparenz und Rechtssicherheit für Zugangsberechtigte hergestellt. Ein Abwarten auf die nächste Anpassung der Nutzungsbedingungen nach den Fristen des § 19 Abs. 5 ERegG würde dazu führen, dass diese Anpassung erst zum Netzfahrplan 2028 verbindlich werden würde und für das Fahrplanjahr 2027 im Regelwerk nicht abgebildet wäre und damit eine wesentliche Beeinträchtigung des Regulierungsziels des § 3 Nr. 2 ERegG vorliegen würde. Die Regelung knüpft gerade an die Versendung der digitalen BauFpIO und die erste digitale BauFpIO wird spätestens Mitte/Ende November 2026 versendet.
Technische Netzzugangsbedingungen (TNB) 2027		
F.1.6 Tunnelbegegnungsverbot Erfurt – Unterleiterbach Auf Schnellfahrstrecken, auf denen ein vorhandenes System zum Ausschluss von Begegnungen unterschiedlicher Zugarten in zwei-gleisigen Tunnel angewendet werden darf, müssen vor Fahrtantritt die erforderlichen Prüfungsschritte zur Sicherstellung	F.1.6 Tunnelbegegnungsverbot Erfurt – Unterleiterbach Auf Schnellfahrstrecken, auf denen ein vorhandenes System zum Ausschluss von Begegnungen unterschiedlicher Zugarten in zwei-gleisigen Tunnel angewendet werden darf, müssen vor Fahrtantritt die erforderlichen Prüfungsschritte zur Sicherstellung	Mit vollständiger Inbetriebnahme des technischen Systems zur Sicherstellung des Tunnelbegegnungsverbot (TBV-System) entfällt die Notwendigkeit, dass das Triebfahrzeugpersonal zusätzlich die Eingabe der Zugart in das ETCS-Bordgerät in einer separaten Unterlage dokumentiert.

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
der korrekten Eingabe der Zugart in das ETCS-Bordgerät gemäß RW 402.0211 Kapitel 1 Absatz 4 in einer besonderen Unterlage (Checkliste) schriftlich dokumentiert werden. Die Dokumentationspflicht entfällt, sofern im ETCS-Fahrzeuggerät die Zugart als fester, nicht veränderlicher Wert eingetragen ist. Eine entsprechende Unterlage mit den notwendigen Prüfungsschritten stellt die DB InfraGO AG als Checkliste in ihrem Internetauftritt bereit unter www.dbinfrago.com/tunnelbegegnungsverbot	der korrekten Eingabe der Zugart in das ETCS-Bordgerät gemäß RW 402.0211 Kapitel 1 Absatz 4 in einer besonderen Unterlage (Checkliste) schriftlich dokumentiert werden. Die Dokumentationspflicht entfällt, sofern im ETCS-Fahrzeuggerät die Zugart als fester, nicht veränderlicher Wert eingetragen ist. Eine entsprechende Unterlage mit den notwendigen Prüfungsschritten stellt die DB InfraGO AG als Checkliste in ihrem Internetauftritt bereit unter www.dbinfrago.com/tunnelbegegnungsverbot	
F.2.2 Anforderung an das Fahrzeug bzw. den Fahrzeugeinsatz [...] SFS Erfurt – Unterleiterbach Bei allen Zügen, die auf dieser Strecke verkehren, muss vor Fahrtantritt auf die Strecke die Zugart im ETCS-Fahrzeuggerät nach folgenden Kriterien eingegeben sein: • für Züge, die mit Reisenden besetzt sind, die Zugart "Reisezug", • für Züge, die Güterwagen befördern, die Zugart "Güterzug". Züge, die sowohl Reisende befördern als auch Güterwagen beinhalten, dürfen auf der Strecke Erfurt - Unterleiterbach nicht verkehren (z.B. Autoreisezüge, Rollende Landstraße, Militärzüge mit Personentransport).	F.2.2 Anforderung an das Fahrzeug bzw. den Fahrzeugeinsatz [...] SFS Erfurt – Unterleiterbach Bei allen Zügen, die auf dieser Strecke verkehren, muss vor Fahrtantritt auf die Strecke die Zugart im ETCS-Fahrzeuggerät nach folgenden Kriterien eingegeben sein: • für Züge, die mit Reisenden besetzt sind, die Zugart "Reisezug", • für Züge, die Güterwagen befördern, die Zugart "Güterzug". • <u>Züge, die nicht mit Reisenden besetzt sind und keine Güterwagen beinhalten (z.B. Leerreisezüge, Lokfahrten, Fahrten mit Nebenfahrzeugen, Mess- und Wartungsfahrten), werden grundsätzlich der ETCS-Zugart „Reisezug“ zugeordnet, sofern die ETCS-Zugart nicht fest im ETCS-Fahrzeuggerät einprogrammiert ist.</u> Züge, die sowohl Reisende befördern als auch Güterwagen beinhalten, dürfen auf der Strecke Erfurt - Unterleiterbach nicht verkehren (z.B. Autoreisezüge, Rollende Landstraße, Militärzüge mit Personentransport). Bis zur vollständigen Inbetriebnahme des technischen Systems zur Sicherstellung des Tunnelbegegnungsverbotes gilt:	(inhaltliche) Ergänzung der bestehenden Regelung mit einer bereits in Ril 402.0211 Absatz 3 dritter Anstrich bestehenden Vorgabe. Dies dient zur Vereinheitlichung der Regelungen bzw. zur Klarstellung. Mit vollständiger Inbetriebnahme des TBV-Systems entfällt die Notwendigkeit dieser Regelungen.

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
Bis zur vollständigen Inbetriebnahme des technischen Systems zur Sicherstellung des Tunnelbegegnungsverbotes gilt: im Zeitraum zwischen 05:30 Uhr und 23:00 Uhr können ausschließlich Züge des Schienenpersonennahverkehrs bzw. Schienenpersonenfernverkehrs verkehren. im Zeitraum zwischen 23:00 Uhr und 05:30 Uhr können Züge des Güterverkehrs verkehren. Der Verkehr von Personenzügen ist ebenfalls möglich, sofern diese keinem Güterzug auf der Strecke begegnen können.	im Zeitraum zwischen 05:30 Uhr und 23:00 Uhr können ausschließlich Züge des Schienenpersonennahverkehrs bzw. Schienenpersonenfernverkehrs verkehren. im Zeitraum zwischen 23:00 Uhr und 05:30 Uhr können Züge des Güterverkehrs verkehren. Der Verkehr von Personenzügen ist ebenfalls möglich, sofern diese keinem Güterzug auf der Strecke begegnen können.	