

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Trassenanmeldungen	402.0202 Seite 1

1 Grundsätze der Trassenanmeldung

- (1) Die Konstruktion von Trassen basiert auf den Trassenanmeldungen der Zugangsberechtigten. Um eine Trasse zu konstruieren, bedarf es spezifischer Angaben zum vorgesehenen Fahrzeugeinsatz, zum gewünschten Verkehrszeitraum und zum geplanten Fahrtverlauf. Eine hohe Qualität in der betrieblichen Durchführung der geplanten Trasse setzt voraus, dass die angemeldeten und bei der Konstruktion unterstellten Parameter - insbesondere zum Fahrzeugeinsatz - im täglichen Betriebsgeschehen eingehalten werden.

**Qualitäts-
ansprüche**

Die Vorgaben aus relevanten Rechtsnormen (z.B. EBO, AEG) sind im Rahmen der Trassenanmeldung zu beachten.

- (2) Die DB InfraGO AG stellt für die Anmeldung von Trassen ein Bestellportal zur Verfügung, das über eine Schnittstelle an interne IT-Systeme angebunden und aus dem Internet zugänglich ist. Die Nutzung des elektronischen Datenaustauschs ist zwischen der DB InfraGO AG und EVU / sonstigen Zugangsberechtigten (ZB) schriftlich zu vereinbaren. Für den Fall des technischen Ausfalls/Übertragungsstörungen des Systems Bestellportal oder im Fall eines nicht verfügbaren IT-Systems beim Antragsteller werden für die folgenden Trassenanmeldungen Anmeldeformulare im Internet bereitgestellt:

Datenaustausch

- Trassenanmeldung zum Netzfahrplan oder Gelegenheitsverkehr mit mehr als 10 Verkehrstagen (Vordruck 402.0202V01)
- Trassenanmeldungen zum Gelegenheitsverkehr für eine Trasse (Hin- und Rückfahrt) die damit im Zusammenhang stehenden Leerfahrten (Vordruck 402.0202V02)
- Selbstfahrende Baumaschinen und sonstige Nebenfahrzeuge (Vordruck 402.0202V03)
- Trassenanmeldung für außergewöhnliche Transporte (Vordruck 402.0202V04) siehe Abschnitt 4

Mündliche oder fernmündliche Trassenanmeldungen sind in allen Fällen ausgeschlossen.

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Trassenanmeldungen	402.0202 Seite 2

**Inhalt und Form
der Trassenan-
meldungen**

- (3) Die Trassenanmeldungen müssen mindestens enthalten:
- Die gemäß TAF/TAP-TSI vorgeschriebenen Identifikatoren Reference TRID (für die Identifikation des Zuges), Route ID ROID (für die Identifikation der Route/des Gesamtzuglaufs), PathRequest ID PRID (für die Trassenbestellung/Änderungsbestellung) bzw. Trassen ID PAID (für die gebuchte Trasse bei Änderungen/Stornierungen), *
 - Die zur Trassenkonstruktion erforderlichen betrieblich-technischen Angaben des Zuges, *
 - Gewünschten Trassenverlauf soweit erforderlich und gewünschte Verkehrshalte, *
- Hinweis: Durchfahrtsbetriebsstellen, an denen kein Verkehrshalt gewünscht ist, werden, sofern sie in der Trassenanmeldung enthalten sind, bei der Trassenzuweisung nicht berücksichtigt.*
- Angabe der gewünschten Verkehrstage, *
 - Benennung einer oder mehrerer Personen, die befugt und in der Lage sind, verbindliche Erklärungen abzugeben,
 - Angabe der preisrelevanten Bestandteile (nach Maßgabe der Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB) Kapitel 5).
 - Ggf. Genehmigung einer Sondernutzung von Bahnanlagen, z. B. bei
 - Aus- und Einsteigen ohne Bahnsteig durch das EBA,
 - Sonderfahrten nach bzw. von Anschlussbahnen oder Gleisanschlüssen, die nicht durch die DB InfraGO AG betrieben werden, die Zustimmung des Eigentümers der Anschlussbahnen/des Gleisanschlusses und des Landesbeauftragten für den Bahnbetrieb.
- (4) Einzelheiten zu den Pflicht- und zulässigen bzw. unter bestimmten Bedingungen erforderlichen Angaben werden in den Anhängen 1 bis 3 beschrieben, zudem finden sich die an die DB InfraGO AG zu übermittelnden Informationen in der TAF/TAP TSI EVU-Schnittstellen-Dokumentation unter *

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Trassenanmeldungen	402.0202 Seite 3

* www.dbinfrago.com/taf-tap-tsi.

Diese Angaben sind auch dann erforderlich, wenn die Trassenanmeldungen über eine Schnittstelle zwischen IT-Systemen des EVU und der DB InfraGO AG übermittelt werden. Fehlen erforderliche Angaben, die zur korrekten systemischen Verarbeitung der Trassenanmeldung erforderlich sind, kommt keine Trassenanmeldung zustande und der Übermittlungsversuch wird automatisiert mit einer Fehlermeldung quittiert. Gleiches gilt, wenn eine Trassenanmeldung mit einer bereits verwendeten PathRequest ID (doppelte Trassenanmeldung) ausgelöst werden soll.

Zu fehlenden oder nicht plausiblen Angaben in einer systemisch angenommenen Trassenanmeldung fordert die DB InfraGO AG bei dem EVU/dem ZB die Korrektur unverzüglich nach.

Sowohl beim elektronischen Datenaustausch über die EVU-Schnittstelle, als auch bei der Nutzung des Clients des Bestellportals sind zur Angabe der gewünschten Informationen ausschließlich die dafür vorgesehenen Felder, Attribute und Kodierungen zu verwenden.

Mit der Trassenanmeldung, jedoch spätestens 10 Arbeitstage nach Ablauf der Trassenanmeldefrist reichen die ZB für die Betriebsstellen gemäß Anlage 402.0202A06 „Betriebsstellen mit einzureichender Wendeliste“ bei

402.0202A06

- – beginnenden
- – endenden
- – stärkenden oder
- – schwächenden

Zügen eine betriebsstellenbezogene Wendeliste mit Angaben zu gewünschten

- – Bahnsteigwenden
- – Stärken
- – Schwächen
- – Fahrten in die Abstellung oder
- – Bereitstellung des Zuges aus der Abstellung

ein (siehe Anlage Ril 402.0202A05). Die Angaben sind über das im „DB NetzCockpit“ (NeCo) zur Verfügung ge-

402.0202A05

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Trassenanmeldungen	402.0202 Seite 4

stellte Tool „Wendelistenkonverter“ zu übermitteln. Alternativ erfolgt die Lieferung der Angaben an die E-Mailadresse des Netzfahrplans der jeweiligen Region (siehe Anlage Ril 402.0202A06) zu richten. Die DB InfraGO AG wird im Rahmen eines Piloten diese Informationen bei der Trassenkonstruktion zusätzlich berücksichtigen.

Auf dieser Basis erfolgt eine Einschätzung durch die DB InfraGO AG zur Durchführbarkeit der daraus resultierenden Vor-/Nachlaufleistungen zu den bestellten Zugtrassen aller beteiligten ZB/EVU in der betreffenden Betriebsstelle.

Sofern nur einzelne beteiligte ZB/EVU die oben genannten Informationen zur Verfügung stellen, kann die DB InfraGO AG Annahmen/Prämissen bezüglich der fehlenden Angaben für ihre Einschätzung setzen.

Die Einschätzung ist unverbindlich. Sie wird in Form eines Entwurfs der zu diesem Zeitpunkt geplanten EVU-spezifischen Gleisbelegung (Infoblatt EVU) in der betreffenden Betriebsstelle übermittelt. Im Regelfall erfolgt dies spätestens 14 Kalendertage nach Übergabe des VNP.

Soweit keine entsprechenden Angaben erfolgen, wird die DB InfraGO AG dies nicht sanktionieren.

Anmeldeformulare

- (5) Im Fall des technischen Ausfalls des Bestellportals bei der DB InfraGO AG oder bei Trassenanmeldungen für den Gelegenheitsverkehr ist für jede Trassenanmeldung ein Formular zu verwenden. Wegen der differenzierten Anforderungen an die Angaben in der Trassenanmeldung wurden unterschiedliche Vordrucke für die Trassenanmeldungen aufgelegt. (siehe auch 1(2)). *

Der Vordruck für den Gelegenheitsverkehr gilt auch für Triebfahrzeugfahrten, Messfahrten mit lokbespannten Zügen, Versuchszüge u. ä..

Zu den Vordrucken V01 – V03 wurde ein Leitfaden entwickelt, der die Feldinhalte erläutert (vgl. Anhänge 1 bis 3).

Das Formular für Anmeldungen zum Netzfahrplan findet auch Anwendung für unterjährige Anpassungen zum Netzfahrplan. Wird das Formular zur Anmeldung von Fahrplananpassungen verwendet, genügt die Angabe der Trassennummer/PathID (PAID) und der geänderten Konstruktionsvorgaben. Die Änderung erfolgt für die gebuchte Trasse mit der angegebenen PAID ausschließlich für die genann- *

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Trassenanmeldungen	402.0202 Seite 5

- * ten Verkehrstage. Bei einer gewünschten Reduzierung der
- * Verkehrstage sind diese zu stornieren.

Für die Anmeldung von Probefahrten mit besonderen betrieblichen Regelungen gilt der Vordruck nach Ril 408.1431. Dieser Vordruck ist nicht Bestandteil der Ril 402.

- * (6) Im Falle des technischen Ausfalls des Systems Bestellportal ist der Empfänger der Trassenanmeldungen für den Netzfahrplan grundsätzlich das Kundencenter Netzfahrplan.
- * (Sofern ein Ausfall des Systems Bestellportal seitens der DB InfraGO AG festgestellt wird, erfolgt auf elektronischem Weg zusätzlich eine Kundeninformation über das Vorgehen im Störfall).

**Empfänger der
Trassenan-
meldung**

Empfänger der Trassenanmeldungen im Gelegenheitsverkehr ist grundsätzlich die Region, in der die Trasse beginnt. Bei Trassenanmeldungen, die einen Teil des Zuglaufs über mehrere Eisenbahninfrastrukturunternehmen betreffen, ist der Empfänger der Trassenanmeldung für den Konstruktionsbereich der DB InfraGO AG die Region, in der die Trasse in das Streckennetz der DB InfraGO AG einbricht. Mit den Zugangsberechtigten können einvernehmlich besondere Regelungen getroffen werden.

- (7) Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan müssen zu dem im Terminplan in den Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB) genannten Anmeldetermin bei der DB InfraGO AG vorliegen. Für Trassenanmeldungen zum Gelegenheitsverkehr gelten die Bearbeitungszeiten nach Abschnitt 3.

**Frist für Abgabe
der Trassenan-
meldung**

- (8) Die DB InfraGO AG kann Angebotstrassen erstellen, die von allen EVU/ZB im Internet eingesehen werden können.
- * Auf Basis dieser Angebotstrassen können die EVU/ZB unter Angabe der entsprechenden Referenznummer (PAID) Anmeldungen abgeben.

**vorkonstruierte
Trassen**

- * (9) Jede Trassenanmeldung (Path Request) ist einem Verkehrsbedürfnis (Reference Train) zuzuordnen. Einem Verkehrsbedürfnis können mehrere Trassenanmeldungen zugeordnet werden.
- *
- *
- *

**Verkehrs-
bedürfnis
(Reference
Train)**

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Trassenanmeldungen	402.0202 Seite 6

2 Besonderheiten der Trassenanmeldung

Reisezug/ Güterzug

- (1) In Güterzügen dürfen nur Personen befördert werden, die zur Begleitung des Transportgutes notwendig sind. Sollen in einem Zug, der überwiegend der Güterbeförderung dient, auch andere Personen befördert werden, ist er als Reisezug anzumelden.

Haltezeiten

- (2) Die Haltezeiten sind durch das EVU/ den ZB anzugeben.

Bemessung von Aufenthaltszei- ten

Bei der Bemessung von Aufenthaltszeiten bei veröffentlichten Halten von Reisezügen sind vom EVU die physikalische Mindestzeit für Öffnungs- und Schließvorgänge der Türen der eingesetzten Fahrzeuge und der erwartete Zeitbedarf für den Fahrgastwechsel (insbesondere auch Schüllerverkehr und besonders zeitintensive Fahrradbe- und Entladebahnhöfe) zu berücksichtigen.

Mindestaufent- haltszeiten

- (3) Unabhängig von ermittelten Haltezeiten müssen in folgenden Fällen zwei Minuten Mindesthaltezeit berücksichtigt werden:

- veröffentlichte Kundenhalte von Zügen des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV),
- Wechsel der Zugnummer,
- Wirbelstrombremse sperren/entsperren.

Bei nachfrageschwachen Kundenhalten des SPV kann zur Generierung von Fahrzeitreserven im nachfolgenden Streckenabschnitt die Mindesthaltezeit auf eine Minute reduziert werden, wenn dafür eine Minute zusätzlicher Puffer in den Ausfahrabschnitt gelegt wird (1+1 Halt). Die Auswahl der Halte erfolgt in Abstimmung mit dem EVU. Die Möglichkeit der 1+1-Halte gilt nur bei der Trassenbestellung.

~~In den Verkehrsegmenten SPFV und SPNV sind Flex-Abfahrten zulässig, bei denen eine verkehrliche Abfahrtszeit vor der betrieblichen Abfahrtszeit veröffentlicht wird. Flex-Abfahrten dürfen ausschließlich im Rahmen der Bestellphase NEP 1 mit der Trassenanmeldung abgegeben werden. Folgende Voraussetzungen müssen erfüllt sein, damit eine Flex-Abfahrt an einem Halt angemeldet werden darf:~~

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Trassenanmeldungen	402.0202 Seite 7

- ~~— Die planmäßige Haltezeit an der jeweiligen Betriebs-~~ *
- ~~stelle muss mindestens 1,0 Minuten betragen;~~ *
- * ~~— die Abfahrtsminute der verkehrlichen Abfahrtszeit~~
- * ~~darf nicht vor der Ankunftsminute der betrieblichen~~
- * ~~Ankunftszeit liegen;~~
- * ~~— die verkehrliche Abfahrtszeit muss vor der betriebli-~~
- * ~~chen Abfahrtszeit liegen;~~
- * ~~— e Abfahrtsminute der verkehrlichen Abfahrtszeit darf~~
- * ~~an Start Bahnhöfen höchstens 3,0 Minuten vor der~~
- * ~~Abfahrtsminute der betrieblichen Abfahrtszeit liegen;~~
- * ~~— die Abfahrtsminute der verkehrlichen Abfahrtszeit~~
- * ~~darf an Unterwegs Bahnhöfen höchstens 1,0 Minuten~~
- * ~~vor der Abfahrtsminute der betrieblichen Abfahrts-~~
- * ~~zeit liegen;~~
- * ~~— an sicherheitsrelevanten Stellen wie Strecken mit~~
- * ~~wärterbedienten Schrankenanlagen ist die Anmel-~~
- * ~~dung einer Flex Abfahrt nicht zulässig.~~
- * Sind Flex Abfahrten unter Verletzung der o.g. Bedingungen
- * angemeldet, dann werden sie nicht umgesetzt.
- * Anschlüsse an andere Verkehrsleistungen werden anhand
- * der betrieblichen Abfahrtszeit sichergestellt, bei Nutzung
- * der verkehrlichen Abfahrtszeit liegt die Sicherstellung des
- * Anschlusses beim EVU.
- * Flex Abfahrten ersetzen keine 1+1 Halte, diese bleiben
- * weiterhin unverändert bestehen.

Bei Zügen des Nahverkehrs darf eine Haltezeit von 0,5 Minuten nicht unterschritten werden.

Auf Stadtschnellbahnstrecken darf die Mindesthaltezeit nur dann unterschritten werden, wenn die gewünschte Reduktion durch das EVU unter Beachtung der technischen und verkehrlichen Erfordernisse nachvollziehbar nachgewiesen wurde.

Bei Fahrtrichtungswechsel innerhalb eines Zuglaufs darf die Mindesthaltezeit grundsätzlich 5 Minuten nicht unterschreiten.

Bei Vereinigen konventioneller Züge mit wirksamer Magnetschienenbremse sind mindestens 8 Minuten Haltezeit vorzusehen.

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Trassenanmeldungen	402.0202 Seite 8

- Mindestwendezeiten** (4) Mindestwendezeiten schaffen die Voraussetzungen, dass ein am Zugendbahnhof pünktlich ankommender Zug mit derselben Wagengarnitur pünktlich zurückfahren kann. Für Triebwagen, Triebzüge und Wendezüge ist eine Mindestwendezeit von 5 Minuten erforderlich. Abweichende Wendezeiten müssen seitens der EVU nachgewiesen und mit der DB InfraGO AG vereinbart werden.
- Unterschreitung Mindestzeiten** (5) Mindesthalte- und -Wendezeiten dürfen nicht unterschritten werden. Sofern dies bei der Trassenanmeldung nicht berücksichtigt wird, betrachtet die DB InfraGO AG die Trassenanmeldung als nicht plausibel.
- Anzeigegeführte Züge** (6) Wird es notwendig, bei einem Zug innerhalb einer anzeigegeführten Strecke oder zwischen zwei anzeigegeführten Strecken die größte zulässige Geschwindigkeit eines Zuges zu verändern, muss auch der Zugdateneinsteller im Triebfahrzeug umprogrammiert werden. Diese Umprogrammierung ist nur bei Stillstand des Zuges möglich, daher muss in der Trassenanmeldung für eine zwischen den beiden anzeigegeführten Strecken liegende Betriebsstelle ein Halt angemeldet werden. Eine Umprogrammierung ist nicht erforderlich, wenn die größte zulässige Geschwindigkeit des Zuges höher ist als die zulässige Geschwindigkeit der anzeigegeführten Strecke.
- Anzumeldende Bremsstellung der Züge** (7) Alle Züge sind grundsätzlich in der nach den technischen Normen höchstmöglichen Bremsstellung anzumelden. Hierbei sind die besonderen Bedingungen beim Einsatz von Wirbelstrombremsen zu beachten.
- Alternative Fahrplan-element-kombinationen** (8) Zu einem Fahrplan ist eine alternative Zugkonfiguration möglich, sofern diese sich nicht elementar von den ursprünglichen Fahrplanangaben unterscheidet. So ist zum Beispiel als Alternativbespannung zur angegebenen Ellok-Baureihe eine alternative Ellok möglich. Ausgeschlossen sind grundsätzlich die folgenden Kombinationen:
- Alternierende Traktionsarten (E-Traktion alternativ zu Dieseltraktion) (Ellok kann keine Alternative zu Dieseltraktion sein),
 - Alternativen zwischen Zügen mit außergewöhnlichen Eigenschaften gem. 402.0208 (z.B. ICE-A <-> ICE-W; ICE-A <-> ICE-T),
 - alternative Höchstgeschwindigkeiten (Ausnahme: Auf den betroffenen Strecken sind keine Bahnübergänge

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Trassenanmeldungen	402.0202 Seite 9

vorhanden oder die Fahrzeitdifferenz zwischen den benachbarten Zugmeldestellen auf diesen Strecken ist kleiner als 1 Minute).

Generell ausgeschlossen ist die Kombination „mit/ohne Zugsicherungssystem ETCS“, da diese Alternativen je nach Streckenanforderungen nicht gefahren werden können.

Werden Trassen mit alternativer Fahrplanelementkombination angemeldet, so ist als Basisversion immer die Zugkonfiguration mit den fahrplantechnisch ungünstigsten Parametern anzumelden (z.B. geringste Bremschwindigkeit bei gewünschter niedrigster Bremsstellung; größere Zuglängen; leistungsschwächstes Triebfahrzeug; Baureihen mit bestehender Brückenrestriktion mit dem Suffix „-B“).

In Zweifelsfällen kann die fahrplantechnisch ungünstigere Zugkonfiguration nach Rücksprache mit der DB InfraGO AG identifiziert werden.

- (9) Aus betrieblich-technischen Gründen beträgt die Mindestgeschwindigkeit in der Trassenkonstruktion 20 km/h.
- (10) VO (EU) 1304/2014 definiert ein Streckennetz („leisere Strecken“), auf dem grundsätzlich nur „leise“ Züge verkehren dürfen. Züge mit mindestens einem „lauten“ Güterwagen können grundsätzlich nur Strecken des „lauten Netzes“ nutzen.

Mindestgeschwindigkeit
Lärmschutz nach VO (EU) 1304/2014

Bezüglich der weiteren Ausführungen zur Umsetzung der Vorgaben der VO (EU) 1304/2014 siehe Ziffer 3.4.7. der INB und insbesondere zu „lauten“ Güterzügen die Ziffer 3.4.7.2 der INB.

„Laute“ Güterzüge

- * Im Bestellportal werden durch Nutzung der Felder „laut“, bzw. „leise“ die entsprechenden Angaben zum Zug angeklickt. Bei nicht zutreffenden/fehlenden Angaben wird die Trassenanmeldung gem. Ril 402.0203 bzw. 402.0204 plausibilisiert.

Trassenanmeldung

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Trassenanmeldungen	402.0202 Seite 10

**Lärmschutz-
angabe in der
Trassenanmel-
dung**

(11) Als „leise“ sind bei der Trassenanmeldung anzugeben:

- Züge ohne Güterwagen,
- Züge mit Güterwagen im Netzfahrplan und Gelegenheitsverkehr, wenn die eingesetzten Güterwagen nicht laut im Sinne Art. 5a der VO (EU) 1304/2014 sind (vgl. Ziffer 3.4.7.2 der INB),
- Züge mit Güterwagen, die vom Betriebsverbot des Art. 5a gemäß Nummer 7.2.2 des Anhangs der VO (EU) 1304/2014 ausgenommen sind,

Als „laut“ sind bei der Trassenanmeldung anzugeben:

- wenn die eingesetzten Güterwagen laut im Sinne des Art. 5a der VO (EU) 1304/2014 sind (vgl. Ziffer 3.4.7.2 der INB),
- Züge mit Güterwagen, wenn die eingesetzten Güterwagen laut im Sinne des Art. 5a der VO (EU) 1304/2014 sind und den Ausnahmen der Nummer 4.4.1 des Anhangs der VO (EU) 1304/2014 i.V.m. Ziffer 3.4.7.6a der INB und Nummer 4.4.2 des Anhangs der VO (EU) 1304/2014 i.V.m. Ziffer 3.4.7.6b der INB unterliegen.

Hinweis: Auf besondere Umstände dieser Ausnahmen (z.B. „laute“ Schadfahrfahrten, die bei Fahrten zur Instandsetzung leise Strecken befahren müssen, da keine Alternative zur Verfügung steht), ist im Feld „Bemerkungen Kunde an DB InfraGO“ in der Trassenanmeldung hinzuweisen.

**Ermittlung des
zutreffenden
Laufwegs**

(12) Zur Ermittlung des richtigen Laufwegs für die Trassenanmeldung auf dem Schienennetz der DB InfraGO AG werden die leiseren Strecken des Netzes im ISR unter „Gehört zu einer leiseren Eisenbahnstrecke“ im Reiter „Infrastruktur“ als „leisere“ ausgewiesen.

**Für Bundespoli-
zei sicherheits-
relevanter Zug**

(13) Die EVU/ZB sind verpflichtet bei der Trassenanmeldung mitzuteilen, ob es sich um einen für die Bundespolizei sicherheitsrelevanten Zug handelt. Ein für die Bundespolizei sicherheitsrelevanter Zug liegt in folgenden Fällen vor:

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere;	402.0202
Trassenanmeldungen	Seite 11

- im Personenverkehr bei Personentransporten zu
 - Versammlungen (insb. Demonstrationen),
 - Eishockeyspiele u.ä. sowie Großveranstaltungen wie z.B. Kirchentage, Tag der Deutschen Einheit).
- im Güterverkehr bei Transporten von
 - Truppenkontingenten bzw. Militärgütern (z.B. Waffen, Munition, Waffensystemen, Gefechtsfahrzeugen)
 - Uranhexafluorid / Uranerzkonzentrat,
 - Schusswaffen, Munition oder Sprengstoffen.

* Alle Trassenanmeldungen für derartige Züge müssen im Bestellportal durch Aktivieren der Checkbox „BPOL-meldepflichtig“ gekennzeichnet werden. Die Kennzeichnung muss stets für den kompletten Datensatz (inkl. evtl. Ergänzungsfahrpläne) erfolgen, auch wenn die zuvor genannten Tatbestände nur auf einer Teilstrecke eines Laufwegs erfüllt sind. Bei Nutzung der Trassenanmeldevordrucke 402.0202V01 und V02 muss jeweils das Kästchen „BPOL-meldepflichtig“ angekreuzt werden.

Fahrplanunterlagen für als „BPOL-meldepflichtig“ markierte Züge werden inkl. allen Änderungen und Ergänzungen nach ihrer jeweiligen Inkraftsetzung von der DB InfraGO AG an die in Ziffer 3.3.4.6 e) der INB genannten Stellen übermittelt.

(14) Das Trassen anmeldende EVU/der ZB legt fest, an welchen Betriebsstellen die Traktionsart gewechselt werden soll. Dort wird die jeweils zutreffende Tfz-Baureihe (mit/ohne Oberleitungsbetrieb) eingetragen, sowie folgende Aussagen:

Mehrkraft-Triebfahrzeuge

- * - Bei einem Halt: Angabe des bestellten Kundenhaltes in Verbindung mit der Angabe zum Traktionsartwechsel. Damit wird im Fahrplan ein Halt vorgesehen. Der Traktionsartwechsel erfolgt während des Haltes bei Stillstand des Zuges,
- * - Bei einer Durchfahrt: Angabe der Durchfahrt in Verbindung mit der Angabe zum Traktionsartwechsel.

Halteart

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Trassenanmeldungen	402.0202 Seite 12

Damit erfolgt der Traktionsartwechsel während der Fahrt ohne Halt.

Hinweis: Die Baureihe des Mehrkrafttriebfahrzeugs wird in der bekannten Schreibweise nach UIC-Merkblatt 438-3 und unter Berücksichtigung der gewünschten Traktionsart angegeben, z. B. 80 2159 für Oberleitungsbetrieb bzw. 80 9991 für Betrieb ohne Oberleitung.

Akkumulatoren laden

Wenn ein Halt zum Laden genutzt werden soll, ist ein Kundenhalt in Verbindung mit der Angabe zum „Akku laden“ zu bestellen. *

Oberleitungen auf freier Strecke

Soll ein Traktionsartwechsel beim Ende der Oberleitung auf freier Strecke vorgenommen werden, so ist die an dieser Stelle vorgesehene Traktionsart-Wechselstelle als Betriebsstelle anzugeben. Die übrigen Regelungen dieses Absatzes gelten entsprechend. *

Flex-Abfahrten

(15) In den Verkehrssegmenten SPFV und SPNV sind Flexabfahrten zulässig, bei denen eine verkehrliche Abfahrtszeit vor der betrieblichen Abfahrtszeit veröffentlicht wird. Folgende Voraussetzungen müssen erfüllt sein, damit eine Flexabfahrt an einem Halt angemeldet werden darf:

- die Abfahrtsminute der verkehrlichen Abfahrtszeit darf nicht vor der Ankunftsminute der betrieblichen Ankunftszeit liegen,
- die verkehrliche Abfahrtszeit muss vor der betrieblichen Abfahrtszeit liegen,
- an sicherheitsrelevanten Stellen wie Strecken mit wärterbedienten Schrankenanlagen ist die Anmeldung einer Flexabfahrt nicht zulässig.

Sind Flexabfahrten unter Verletzung der o.g. Bedingungen angemeldet, dann werden sie nicht umgesetzt.

Die Kombination aus 1+1 Halt und Flexabfahrt an selbiger Betriebsstelle ist nicht zulässig.

Anschlüsse an andere Verkehrsleistungen werden anhand der betrieblichen Abfahrtszeit sichergestellt; bei Nutzung der verkehrlichen Abfahrtszeit liegt die Sicherstellung des Anschlusses beim EVU.

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Trassenanmeldungen	402.0202 Seite 13

3 Bearbeitungszeiten im Gelegenheitsverkehr

(1) Die Zeiten zur Bearbeitung teilen sich auf in

**Fristen für die
Anmeldung**

- die Zeit für die Trassenbearbeitung bei der DB InfraGO AG (Bearbeitungsfrist),
- die Zeit für die Annahme des Angebots durch das EVU/den ZB (Annahmefrist) und
- die Zeit für die Bekanntgabe des Fahrplans durch die DB InfraGO AG an alle beteiligte Stellen (Frist Fahrplanbekanntgabe).

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Trassenanmeldungen	402.0202 Seite 14

Anmeldungen für Zuweisungen einzelner Zugtrassen	Frist für Trassenbearbeitung	Frist des Kunden zur Annahme des Angebots	Frist für die Erstellung der Fahrplanbekanntgabe
	Unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von 5 Arbeitstagen	1 Arbeitstag	1 Arbeitstag

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Trassenanmeldungen	402.0202 Seite 15

mit folgenden Eigenschaften (besonders aufwändige Bearbeitungen): Fahrten mit Dampflokomotiven (kohle- und ölgefeuert), Transporte bei denen eine Einzelgrenzlastberechnung erforderlich bzw. gewünscht ist, Messfahrten und Probefahrten, Fahrten mit Fahrzeugen, die nicht schneller als 50 km/h fahren können bzw. dürfen (z. B. Nebenfahrzeuge, Schadfahrten), Fahrten, die aufgrund der angemeldeten Fahrzeuge, der Streckenverhältnisse oder anderer Parameter eine besondere	Unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von 5 Arbeitstagen	1 Arbeitstag	1 Arbeitstag
---	---	---------------------	---------------------

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Trassenanmeldungen	402.0202 Seite 16

Form des Fahrplans erfordern (z. B. Zugleitbetrieb), Änderungsmeldungen zu Zugtrassen des Netzfahrplans nach dem Anmeldetermin im Sinne der Ziffer 4.2.1.2 Satz 3 INB, für Fahrten im Gelegenheitsverkehr auf nicht als geöffnet i.S.d. Ziffer 2.5.5 INB gekennzeichneten Strecken, für grenzüberschreitende Fahrten gem. Ziffer 4.2.4 INB,	2 Wochen	1 Arbeitstag	1 Arbeitstag
	es gelten die Maximalfristen der von der jeweiligen Trassenanmeldung betroffenen ausländischen Infrastrukturbetreibern	1 Arbeitstag	1 Arbeitstag
für Transporte i. S. der Ziffer 3.4.3 INB ,	5 Arbeitstage	1 Arbeitstag	5 Arbeitstage
für Versuchsfahrten i. S. der Ril	4 Wochen	1 Arbeitstag	5 Arbeitstage
408.3431		Gültig ab 12.12.2027	13.12.2026

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere;	402.0202
Trassenanmeldungen	Seite 17

Die vorgenannten Fristen sind Maximalfristen

Bei Anmeldungen für Zuweisung einzelner Zugtrassen ist unverzüglich, spätestens aber in dem zuvor aufgeführten Bearbeitungszeiten ein Trassenangebot abzugeben.

- | | |
|---|--|
| <p>(2) Ändert das EVU/der ZB eine vollständig vorliegende Trassenanmeldung, beginnt die Bearbeitungsfrist nach Abschnitt 4 erneut.</p> <p>(3) Der Beginn der Bearbeitungszeit richtet sich nach dem Zeitpunkt, zu welchem die fehlenden Angaben der DB InfraGO AG vorliegen. Werden die Angaben nicht übermittelt, kann die Anmeldung zur Trassenbearbeitung nicht angenommen werden.</p> <p>(4) Zur Vorbereitung von Großprogrammen (z. B. Messen, Festveranstaltungen, Feiertagsverkehre) ist eine vorherige Abstimmung mit der DB InfraGO AG über die Bearbeitungszeiten erforderlich.</p> | <p>Änderungen von Anmeldungen</p> <p>Fehlende oder nicht plausible Angaben</p> <p>Großprogramme</p> |
|---|--|

4 Außergewöhnliche Transporte

- | | |
|--|---------------------|
| <p>(1) Für außergewöhnliche Transporte gelten die Regeln der Technischen Netzzugangsbedingungen (TNB). Folgende Arten außergewöhnlicher Transporte können auftreten:</p> | <p>Arten</p> |
|--|---------------------|

a) Lademaßüberschreitungen

Sendungen mit Lademaßüberschreitung sind Ladungen, die unter Berücksichtigung der vorgeschriebenen Breiteinschränkungen nach UIC-Verladerichtlinien das für die jeweilige Strecke kleinste Lademaß überschreiten.

Kodifizierte Ladungseinheiten auf zugelassenen kodierten Tragwagen des Kombinierten Verkehrs (KV), die das kleinste Lademaß einer der am Laufweg beteiligten Bahnen überschreiten, werden ohne Beförderungsanmeldung nur in festgelegten KV-Zügen auf einem besonders geprüften Streckennetz befördert.

b) übergroße Fahrzeuge

Übergroße Fahrzeuge sind Fahrzeuge, welche die eingeschränkte Bezugslinie (Fahrzeugbegrenzungslinie) G1 bzw. national G2 überschreiten.

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Trassenanmeldungen	402.0202 Seite 18

c) Schwerwagen

Schwerwagen sind alle Fahrzeuge, deren Lastmerkmale eines oder beide der folgenden Kriterien überschreiten:

- eine Radsatzlast von 22,5 t bei einem Mindestraddurchmesser von 840 mm und einem Mindestradsatzabstand von 1500 mm.
- Lastwerte der Normstreckenklasse (DB-Streckenklasse D4).

d) Transporte mit Besonderheiten

Fahrzeuge oder Sendungen mit sonstigen technischen oder betrieblichen Besonderheiten, z. B.: Fahrzeuge, deren Beschaffenheit nicht den Bestimmungen der EBO entsprechen oder Fahrzeuge, die keine Anschriften tragen, mit denen die Kompatibilität des Fahrzeuges für den Bereich der DB InfraGO AG ausgewiesen wird.

Hierunter fallen u. a.

- Baumaschinen und Kranwagen, die nur mit betrieblicher Sonderbehandlung befördert werden dürfen,
- geschleppte Fahrzeuge mit Übergangskupplung der Bauart Scharfenberg,
- Fahrzeuge, die nicht in Regelzüge eingestellt werden dürfen.

Fahrzeuge auf Hilfsdrehgestellen sind keine Außergewöhnlichen Transporte, wenn außer Geschwindigkeitsbeschränkungen keine weiteren Bedingungen angemeldet werden.

Trassenanmeldung

- (2) Für jeden außergewöhnlichen Transport muss eine Machbarkeitsstudie aT durchgeführt und eine Bearbeitungsnummer (DB-Bza-Nummer) erteilt worden sein. Für regelmäßig verkehrende Transporte können Machbarkeitsstudien aT für den Zeitraum einer Fahrplanperiode durchgeführt und eine entsprechend gültige Bearbeitungsnummer (Dauer-DB-Bza-Nr.) erteilt werden.

Ist in der Machbarkeitsstudie aT gefordert, dass vor der Abgabe der Trassenanmeldung eine „Betriebsprogrammstudie für aT und Versuchsfahrten“ gem. Ziffer 5.5.4 INB durchzuführen ist, muss deren Ergebnis vor Abgabe der Trassenanmeldung vorliegen. In der Trassenanmeldung

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Trassenanmeldungen	402.0202 Seite 19

muss durch einen entsprechenden Eintrag im Bemerkungsfeld „Kunde an DB InfraGO AG“ ein Bezug zu dieser Betriebsprogramm-studie hergestellt werden. Die in der Machbarkeitsstudie aT genannten betrieblichen Bedingungen und die in der Betriebsprogrammstudie übergebenen verkehrlichen Bedingungen (Laufweg, Verkehrstag) sind bei der Trassenanmeldung vom EVU zu beachten.

Werden die Vorgaben aus Machbarkeitsstudie aT bzw. „Betriebsprogrammstudie für aT und Versuchsfahrten“ bei der Trassenanmeldung vom EVU/ZB nicht vollständig berücksichtigt, wird die Trassenanmeldung als nicht plausibel im Sinne der Ziffer 4.2.2.2 INB behandelt.

Ist für einen einzelnen außergewöhnlichen Transport die Beförderung in einem Zug vorgesehen, für den bereits ein Einzelnutzungsvertrag ohne Berücksichtigung dieses aT abgeschlossen wurde, kann der ZB über den Vordruck 402.0202V04 die DB InfraGO AG beauftragen, die Durchführbarkeit eines aT innerhalb eines bestimmten zuvor geschlossenen Einzelnutzungsvertrags zu prüfen. Im Zuge der Prüfung ermittelt die DB InfraGO AG, ob die betrieblichen Bedingungen des aT zu einer Veränderung der im ENV festgelegten Fahrzeiten oder zu neuen Belegungskonflikten mit anderen bereits geplanten Trassen führen. In diesem Fall ist eine Einstellung des aT nicht durchführbar.

Es findet keine Änderungskonstruktion, sondern nur eine Machbarkeitsprüfung ohne Anpassung der Trasse statt.

Die Beauftragung muss mindestens 5 Arbeitstage vor dem gewünschten Versandtag bei der DB InfraGO AG eingehen. Geht die Beauftragung kurzfristiger ein, besteht keine Leistungspflicht der DB InfraGO AG.

- (3) Triebfahrzeuge, deren Streckenklasseneinstufung die Streckenklasse einer zu befahrenden Strecke überschreiten benötigen eine Machbarkeitsstudie aT. In der Dauerbeförderungsanordnung (DA) 1110 sind alle bisher aus diesem Grund erstellten Machbarkeitsstudien aT zusammengefasst. Die Gesamtausgabe der DA 1110 ist bei den Ansprechpartnern der Regionen erhältlich. Für Triebfahrzeuge deren Streckenklasseneinstufung die Streckenklasse einer zu befahrenden Strecke überschreiten und die bereits in der DA 1110 für die zu befahrende Strecke enthalten sind, ist unter „Beförderungsanordnung“ die 1110 anzugeben. Die Erstellung einer gesonderten Machbarkeitsstu-

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Trassenanmeldungen	402.0202 Seite 20

die aT ist in diesem Fall für die Überschreitung der Streckenklasse nicht erforderlich. Für Triebfahrzeuge deren Streckenklasseneinstufung die Streckenklasse einer zu befahrenden Strecke überschreiten und die nicht in der DA 1110 enthalten sind, ist eine Machbarkeitsstudie aT gemäß Abschnitt 4 (2) dieser Richtlinie durchzuführen. Die für diesen Fall erteilte Bza-Nr. ist unter „BZA“ anzugeben. Die Aufnahme des Triebfahrzeugs in die DA 1110 wird automatisch geprüft und erfolgt zum jeweiligen Fahrplanwechsel, sofern die zugrundliegende Machbarkeitsstudie aT auch allgemein gewährt werden kann. Sofern Triebfahrzeuge aus anderen Gründen als der Überschreitung der Streckenklasse einer Machbarkeitsstudie aT bedürfen bzw. weitere Tatbestände im Wagenzug vorliegen, die einer Machbarkeitsstudie aT bedürfen, ist nach Abschnitt 4 (2) zu verfahren.

5 Fahrdynamische Triebfahrzeugdaten

- | | |
|---|---|
| Definition | (1) Die Kenntnis der fahrdynamischen Triebfahrzeugdaten ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Konstruktion von Zugtrassen. Hierzu benötigt die DB InfraGO AG vom EVU Angaben zum Fahrverhalten der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge. Neben Triebfahrzeugen sind diese Angaben auch für Triebzüge oder andere Fahrzeuge mit eigenem Antrieb erforderlich. |
| Bekanntgabe der Daten an die DB InfraGO AG | (2) Sieht die Anmeldung von Zugtrassen den Einsatz von Triebfahrzeugen vor, deren fahrdynamische Daten der DB InfraGO AG noch nicht bekannt sind, muss ein Antrag auf Aufnahme dieses Triebfahrzeugs in die Tzf-Datenbank gestellt werden. Um Verzögerungen bei der Bearbeitung zu vermeiden, müssen diese Angaben spätestens zwei Monate vor Abgabe der entsprechenden Trassenanmeldung bei der DB InfraGO AG vorliegen. |
| Vordruck | (3) Im Einzelnen sind die im Vordruck 402.0202V05 enthaltenen Datenelemente anzugeben. Eine tabellarische Erläuterung der Pflichtangaben ist auf Seite 1 des Vordrucks angegeben. Ohne diese Angaben kann das Triebfahrzeug nicht in die IT-Systeme eingestellt werden. |

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere;	402.0202
Trassenanmeldungen	Seite 21

6 Besondere Bedingungen für Schnellfahrstrecken (SFS)

- (1) Auf den folgenden Streckenabschnitten mit Tunneln der SFS Hannover – Würzburg und Mannheim – Stuttgart dürfen keine Gefahrgutzüge (beladene geschlossene Ganzzüge mit gefährlichen Gütern nach GGVSEB (einschließlich dem RID) sowie die daraus aufkommenden geschlossenen Leerwagenganzzüge mit ungereinigten Kesselwagen und Tankcontainern) verkehren:
- Besonderheiten bei Gefahrgut-zügen**
- Abzw. Sorsum bis Abzw. Edesheim,
 - Göttingen Abzw. Siekweg bis Bf. Fuldata-Ihringshausen,
 - Ksl-Oberzwehren bis Fulda Pbf.,
 - Fulda Bft. Bronnzell bis Würzburg Hbf,
 - Abzw. Nantenbach bis Rohrbach,
 - Mannheim Hbf bis Hockenheim,
 - Üst. Forst bis Streckenende bei Stg-Zuffenhausen.
- (2) Auf den Streckenabschnitten nach Absatz 1 sowie auf den Streckenabschnitten
- Keine offenen Autotransportwagen**
- Bf Siegburg – Abzw. Mönchhof der SFS Köln – Rhein/Main,
 - Bf Allersberg – Bf Ingolstadt Nord der SFS Nürnberg – Ingolstadt,
 - Bf Unterleiterbach – Bf Erfurt Hbf der SFS Nürnberg – Erfurt
 - Abzw. Rübholz bis Einfahrtsignale Ulm Hbf der SFS Wendlingen – Ulm
- dürfen keine Reisezüge mit offenen, beladenen Autotransportwagen verkehren.
- (3) Auf den Streckenabschnitten Bf Siegburg – Abzw. Mönchhof der SFS Köln – Rhein/Main und Bf Allersberg – Bf Ingolstadt Nord der SFS Nürnberg – Ingolstadt dürfen keine Güterzüge verkehren.
- Kein Güterverkehr**

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Trassenanmeldungen	402.0202 Seite 22

- Keine Güterzüge mit besetzten Reisezugwagen** (4) Auf den Streckenabschnitten Fulda Bft Bronnzell – Bf Burgsinn der SFS Hannover-Würzburg und Bf Unterleiterbach – Erfurt Hbf der SFS Nürnberg – Erfurt dürfen keine Güterzüge verkehren, die mit Personen besetzte Reisezugwagen mitführen (z.B. „rollende Landstraße“, Militärzüge mit Personenbeförderung).
- Befahren mit mehr als 250 km/h** (5) Die strukturelle Festigkeit der Fahrzeuge muss für die Belastung aus der Begegnung mit anderen Fahrzeugen, deren Geschwindigkeit entsprechend den örtlichen Bedingungen mehr als 250 km/h betragen kann, ausgelegt sein. Hierbei ist die Belastung bei Tunnelbegegnungen besonders zu berücksichtigen.
- SFS Köln-Rhein/Main** (6) Auf dem Streckenabschnitt Bf Siegburg – Abzw. Mönchhof der SFS Köln – Rhein/Main muss bei Geschwindigkeiten von über 200 km/h die Bremsausrüstung der Fahrzeuge für die entsprechende Geschwindigkeit (max. 300 km/h) und 40 Promille geeignet sein.
- Toilettenanlagen** (7) Auf den Streckenabschnitten, die mit mehr als 200 km/h befahren werden können, dürfen nur Reisezüge mit geschlossenem System der Toilettenanlagen eingesetzt werden.
- Vmax 230 km/h** (8) Für lokbespannte Reisezüge (auch im Wendezugbetrieb) gilt auf allen SFS eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h.

