Beabsichtigte Änderungen – Ril 402.0203 und 402.0203A02
betrieblich-technisches / netzzugangsrelevantes Regelwerk
synoptische Darstellung

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/ Anmerkungen
402.0203 Abschn. 1 (1)	Das Planungsprocedere beinhaltet folgende Prozessschritte: 1. Festlegung der Terminketten für die Erstellung des Netzfahrplans, 2. Festlegen der Planungsbasis, 3. Trassenberatung bei der Fahrlagenplanung, 4. Annahme und Prüfung der Trassenanmeldungen, 5. Durchführung der Trassenkonstruktion/ -koordination, 6. Lösung von Trassenkonflikten und Dokumentation der Ergebnisse, 7. Übergabe der vorläufigen Trassenangebote, 8. Bearbeitung von berechtigten Beanstandungen, 9. Mitteilung nach § 72 Nr. 1 ERegG über die beabsichtigte Ablehnung von Trassenbestellungen an die Bundesnetzagentur, 10. Nach Abschluss der Prüfungsfrist der Bundesnetzagentur nach § 73 Abs. 1 Nr. 1 ERegG und nach Einarbeitung der Änderungsvorgaben der Bundesnetzagentur in den Netzfahrplanentwurf: Mitteilung der Trassenablehnungen und Abgabe der Trassenangebote sowie Abschluss des Infrastrukturnutzungsvertrages.	Das Planungsprocedere beinhaltet folgende Prozessschritte: 1. Festlegung der Terminketten für die Erstellung des Netzfahrplans, 2. Festlegen der Planungsbasis, 3. Trassenberatung bei der Fahrlagenplanung, 4. Annahme und Prüfung der Trassenanmeldungen, 5. Durchführung der Trassenkonstruktion/ ~~-koordination,~~ 6. Lösung von Trassenkonflikten und Dokumentation der Ergebnisse, 7. Übergabe der vorläufigen Trassenangebote, 8. Bearbeitung von berechtigten Beanstandungen, 9. Mitteilung nach § 72 Satz 1 Nr. 1 ERegG über die beabsichtigte Ablehnung von Trassenbestellungen an die Bundesnetzagentur, 10. Nach Abschluss der Prüfungsfrist der Bundesnetzagentur nach § 73 Abs. 1 Nr. 1 ERegG und nach Einarbeitung der Änderungsvorgaben der Bundesnetzagentur in den Netzfahrplanentwurf: Mitteilung der Trassenablehnungen und Abgabe der Trassenangebote sowie Abschluss des Einzel-Infrastrukturnutzungsvertrages	Redaktionelle Änderungen. Koordination gehört zu Konfliktlösung.

Zur Stellungnahme 18.08.2026 - 18.09.2026

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/ Anmerkungen
402.0203 Abschn. 1 (3)	**Tabelle „Rahmenterminplan“, Spalte „Zeitpunkt“** Endgültiger Netzfahrplanentwurf zweite Phase der Netzfahrplanerstellung **Tabelle „Rahmenterminplan“, Spalte „Aktivität“** Erster Werktag der 11. Woche vor Fahrplanwechsel	**Tabelle „Rahmenterminplan“, Spalte „Zeitpunkt“** ~~Endgültiger Netzfahrplanentwurf zweite Phase der Netzfahrplanerstellung~~ Wird jährlich konkret festgelegt **Tabelle „Rahmenterminplan“, Spalte „Aktivität“** Erster Werktag der 11. Woche vor Fahrplanwechsel Endgültiger Netzfahrplanentwurf zweite Phase der Netzfahrplanerstellung	Redaktionelle Änderung. Korrektur.
402.0203 Abschn. 2 (3)	Insbesondere folgende infrastrukturelle Rahmenbedingungen werden bekannt gegeben: - Bauzuschläge (Beispiel siehe 402.0305A01), - Informationen zu der Netzfahrplanauswahl, - Verkehrsartenmixe für Baumaßnahmen, die im Netzfahrplan bearbeitet werden (ab Netzfahrplan 2027 entfallend), - Veränderungen der Infrastruktur mit Auswirkungen auf den Fahrplan, - Übergangszeiten in Knotenbahnhöfen (vgl. Anh. 1),	Insbesondere folgende infrastrukturelle Rahmenbedingungen werden bekannt gegeben: - Bauzuschläge (Beispiel siehe 402.0305A01), - Informationen zu der Netzfahrplanauswahl, - ~~Verkehrsartenmixe für Baumaßnahmen, die im Netzfahrplan bearbeitet werden (ab Netzfahrplan 2027 entfallend),~~ - Veränderungen der Infrastruktur mit Auswirkungen auf den Fahrplan, - Übergangszeiten in Knotenbahnhöfen (vgl. Anh. 1),	Redaktionelle Änderung. Korrektur, da ab Netzfahrplan 2027 entfallend.
402.0203 Abschn. 3 (2) neu (5 (6) alt)	Durch Informationsaustausch zwischen Betrieb, Fahrplan und EVU/ZB sind ständig wiederkehrende Verspätungen und deren Ursachen zu identifizieren. Wenn diese durch Modifikationen im Fahrplan reduziert werden	Durch Informationsaustausch zwischen Betrieb, Fahrplan und EVU/ZB sind ständig wiederkehrende Verspätungen und deren Ursachen zu identifizieren. Wenn diese durch Modifikationen im Fahrplan reduziert werden	Redaktionelle Änderung. Verschiebung aus dem Abschnitt Trassenkonstruktion,

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 15.09.2026

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/ Anmerkungen
	können, sollten diese in die Netzfahrplanerstellung einfließen.	können, sollten diese in die Netzfahrplanerstellung einfließen.	Abschn. 5 Abs. 6, weil die Identifikation vor der eigentlichen Konstruktion stattfinden muss und dann auch gemeinsam mit dem Zugangsberechtigten besprochen und geplant werden kann.
402.0203 Abschn. 4 (1) (2)	(1) Die für die Bearbeitung der Trasse zuständige Stelle der DB InfraGO AG prüft die Trassenanmeldung auf Vollständigkeit und Plausibilität. (2) Enthält die Trassenanmeldung fehlende, nicht plausible oder widersprüchliche Angaben, so fordert die DB InfraGO AG gemäß Ziffer 4.2.1.1 der INB die jeweiligen Angaben beim EVU/ZB unverzüglich in Schriftform nach. Nach Ablauf der Anmeldefrist gemäß Ziffer 4.2.1.3 der INB hat das EVU/der ZB die Angaben nach Aufforderung innerhalb von 3 Arbeitstagen zu übermitteln. Die Nachforderung sowie die Antwort des EVU/ZB sind zu dokumentieren. Übermitteln EVU/ZB die Angaben erst nach Ablauf dieser Frist, so wird die Anmeldung	~~Die für die Bearbeitung der Trasse zuständige Stelle der DB InfraGO AG prüft die Trassenanmeldung auf Vollständigkeit und Plausibilität.~~ (1) Zum Umgang mit fehlenden oder nicht plausiblen Angaben siehe Ziffer 4.2.1.1 der INB. ~~Enthält die Trassenanmeldung fehlende, nicht plausible oder widersprüchliche Angaben, so fordert die DB InfraGO AG gemäß Ziffer 4.2.1.1 der INB die jeweiligen Angaben beim EVU/ZB unverzüglich in Schriftform nach.~~ ~~Nach Ablauf der Anmeldefrist gemäß Ziffer 4.2.1.3 der INB hat das EVU/der ZB die Angaben nach Aufforderung innerhalb von 3 Arbeitstagen zu übermitteln.~~ Die Nachforderung sowie die Antwort des EVU/ZB sind zu dokumentieren.	Redaktionelle Änderung. Verweis auf INB statt Wiederholung. Zusammenfassung der bisherigen Absätze 1-3 im neuen Absatz 1.

zur Stellungnahme 18.08.2026 – 18.09.2026

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/ Anmerkungen
	zurückgewiesen.	~~Übermitteln EVU/ZB die Angaben erst nach Ablauf dieser Frist, so wird die Anmeldung zurückgewiesen.~~	
402.0203 Abschn. 4 (3) alt **4 (1) neu**	Fehlende, nicht plausible oder widersprüchliche Angaben liegen immer dann vor, wenn die Trassenanmeldung auf-grund der vom EVU/ZB angemeldeten betrieblich-technischen Parameter nicht oder nur unvollständig bearbeitet werden kann. Nicht plausible Angaben liegen z. B. vor, wenn die Trassenanmeldung der in den INB kommunizierten Beschreibung der Infrastruktur widerspricht (z. B. ein Zug mit elektrischer Traktion soll über eine nicht elektrifizierte Strecke verkehren).	Fehlende, nicht plausible oder widersprüchliche Angaben liegen immer dann vor, wenn die Trassenanmeldung auf-grund der vom EVU/ZB angemeldeten betrieblich-technischen Parameter nicht oder nur unvollständig bearbeitet werden kann. Nicht plausible Angaben liegen z. B. vor, wenn die Trassenanmeldung der in den INB kommunizierten Beschreibung der Infrastruktur widerspricht (z. B. ein Zug mit elektrischer Traktion soll über eine nicht elektrifizierte Strecke verkehren).	Redaktionelle Änderung. Zusammenfassung der bisherigen Absätze 1-3 im neuen Absatz 1.
402.0203 Abschn. 4 (2) neu	Bisher nicht vorhanden	Zum Umgang mit Änderungen von Anmeldungen siehe Ziffer 4.2.1.2 der INB.	Redaktionelle Änderung. Thema bisher nur in INB behandelt, nicht in Ril 402.0203.
402.0203 Abschn. 4 (3) neu	Bisher nicht vorhanden	Zum Umgang mit nicht fristgerechten Anmeldungen siehe Ziffer 4.2.1.4 der INB.	Redaktionelle Änderung. Thema bisher nur in INB behandelt, nicht in Ril 402.0203.
402.0203 Abschn. 5 (2)	Wird bei einer grenzüberschreitenden Trassenanmeldung auf die gemäß § 47 Abs. 7 ERegG vorläufigen grenzüberschreitenden Zugtrassen Bezug genommen und kommt in	~~Wird bei einer grenzüberschreitenden Trassenanmeldung auf die gemäß § 47 Abs. 7 ERegG vorläufigen grenzüberschreitenden Zugtrassen Bezug genommen und kommt in~~	Redaktionelle Änderung. Streichung, weil Katalogtrassen auf

zur Stellungnahme 18.08.2026 – 18.09.2026

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/ Anmerkungen
	Koordinierungsverfahren keine Einigung zu Stande, so findet für diese Trassenanmeldung das Streitbeilegungsverfahren keine Anwendung. Liegen mehr als eine grenzüberschreitende Trassenanmeldung für die gleiche gemäß § 47 Abs. 7 ERegG vorläufige grenzüberschreitende Zugtrasse vor, und kommt im Koordinierungsverfahren keine Einigung zu Stande, so findet für diese Trassenanmeldungen das Verfahren nach Abschnitt 7 und ggf. nach Abschnitt 8 statt.	~~Koordinierungsverfahren keine Einigung zu Stande, so findet für diese Trassenanmeldung das Streitbeilegungsverfahren keine Anwendung.~~ ~~Liegen mehr als eine grenzüberschreitende Trassenanmeldung für die gleiche gemäß § 47 Abs. 7 ERegG vorläufige grenzüberschreitende Zugtrasse vor, und kommt im Koordinierungsverfahren keine Einigung zu Stande, so findet für diese Trassenanmeldungen das Verfahren nach Abschnitt 7 und ggf. nach Abschnitt 8 statt.~~	SGV-Korridoren in Ziffer 4.2.5ff INB (inzwischen anders) geregelt sind.
402.0203 Abschn. 5 (4) alt 5 (3) neu	Die Konstruktion der für einen Konstruktionsabschnitt vorliegenden Trassenanmeldungen beginnt in der Regel mit der Trasse, die den Konstruktionsraum ab 0:00 Uhr als erstes berührt. Alle weiteren Trassenanmeldungen werden entsprechend ihrer zeitlichen Lage nacheinander bearbeitet. Sofern eine andere Bearbeitungsreihenfolge zweckmäßiger erscheint (z.B. zunächst Bearbeitung der Trassen, die in die HVZ fallen), kann auch diese gewählt werden.	Die Konstruktion der ~~für einen Konstruktionsabschnitt~~ vorliegenden Trassenanmeldungen erfolgt nach einer zweckmäßigen Bearbeitungsreihenfolge (z.B. zunächst Bearbeitung der Trassen, die in die HVZ fallen) ~~beginnt in der Regel mit der Trasse, die den Konstruktionsraum ab 0:00 Uhr als erstes berührt. Alle weiteren Trassenanmeldungen werden entsprechend ihrer zeitlichen Lage nacheinander bearbeitet.~~ ~~Sofern eine andere Bearbeitungsreihenfolge zweckmäßiger erscheint (z.B. zunächst Bearbeitung der Trassen, die in die HVZ fallen), kann auch diese gewählt werden.~~	Aufgrund von größeren Verkehrsmengen und höherer Gesamtkomplexität ist der Beginn um 0 Uhr für die Bearbeitungsreihenfolge nicht mehr die Regel, sondern der Sonderfall.

zur Stellungnahme 18.08.2026 - 18.09.2026

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/ Anmerkungen
402.0203 Abschn. 5 (7) alt **5 (5) neu**	Das Trassenangebot soll der Trassenanmeldung entsprechen. Ist dies wegen konkurrierender Trassenanmeldungen nicht möglich, gilt Folgendes: Soweit nicht im SPFV die Marktsegmente Punkt-zu-Punkt und Nacht (vgl. 5.3.2 der INB) oder im SGV Marktsegmente mit den Zusätzen „Z-Flex“ oder „R-Flex“ (vgl. 5.3.4 der INB) bestellt werden, versucht die DB InfraGO AG inner-halb folgender Spielräume ein Trassenangebot zu erstellen: - Schienenpersonenverkehr +/- 3 Minuten, - Übrige Zugtrassen (z.B. Güterzüge, Triebfahrzeugfahrten): +/- 30 Minuten. Für die Marktsegmente Nacht (nur bei Anwendung auf dem Gesamtlaufweg) und Punkt-zu-Punkt im SPFV gilt ein Konstruktionsspielraum von +/- 30 Minuten, für die Marktsegmente mit den Zusätzen Z-Flex und R-Flex ein Konstruktionsspielraum von +/- 120 Minuten. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller	Das Trassenangebot soll der Trassenanmeldung entsprechen. Ist dies wegen konkurrierender Trassenanmeldungen nicht möglich, gilt Folgendes: ~~Soweit nicht im SPFV die Marktsegmente Punkt-zu-Punkt und Nacht (vgl. 5.3.2 der INB) oder im SGV Marktsegmente mit den Zusätzen „Z-Flex“ oder „R-Flex“ (vgl. 5.3.4 der INB) bestellt werden,~~ Grundsätzlich versucht die DB InfraGO AG innerhalb folgender Spielräume ein Trassenangebot zu erstellen: - Schienenpersonenverkehr +/- 3 Minuten, - Übrige Zugtrassen (z.B. Güterzüge, Triebfahrzeugfahrten): +/- 30 Minuten. Für die Marktsegmente Nacht (nur bei Anwendung auf dem Gesamtlaufweg) und Punkt-zu-Punkt im SPFV gilt ein Konstruktionsspielraum von +/- 30 Minuten, für ~~die~~ Marktsegmente mit dem Zusatz ~~den Zusätzen~~ Z-Flex ~~und R-Flex~~ ein Konstruktionsspielraum von +/- 120 Minuten. Weitere Abweichungen vom Grundsatz bestehen: • beim Befahren von bestimmten (temporär) überlasteten Schienenwegen (siehe Anlage 4.6.2 der INB) Im Zusammenhang mit Dienstleistungs-artenmixen gemäß Modul 402.0305 Abschnitt 16	

zur Stellungnahme 18.08.2026 - 18.09.2026

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/ Anmerkungen
		Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller	
402.0203 Abschn. 5 (8) alt **5 (6) neu**	Werden durch Anwendung der o.g. Konstruktionsspielräume Wünsche der EVU/ZB zur Anschlussbindung/Trassenverknüpfung nicht erfüllt, wird hier auch das Koordinierungsverfahren nach Abschnitt 6 eingeleitet.	Werden durch Anwendung der o.g. Konstruktionsspiel-räume Wünsche der EVU/ZB zur Anschlussbin-dung/Trassenverknüpfung nicht erfüllt, wird hier auch das Koordinierungsverfahren nach Abschnitt 7 ~~6~~ eingeleitet. Dies gilt nur, wenn der Anschlusswunsch mit TrainActivity 0046 oder 0047 sowie Angabe der von/auf eigenen oder anderen Zugtrassen (AssociatedAttachedTrainID, AssociatedAttachedOTN) oder der Trassenverknüpfungswunsch mit mit TrainActivity 0044 oder 0045 sowie Angabe der betroffenen Zugtrasse (AssociatedAttachedTrainID, AssociatedAttachedOTN an der jeweiligen Betriebsstelle angemeldet wurde. AssociatedAttachedTrainService kann nur aus 6 Zeichen bestehen. Der ZB/EVU ist verpflichtet folgendes Format zu verwenden: Linienart mit Nummer ohne Leerzeichen (z.B. RB6, L10), oder der ZB/EVU muss ein alternatives Format vor Abgabe der Trassenanmeldung mit der DB InfraGO AG vereinbaren. Wenn die Daten nicht korrekt angegeben werden, werden diese im Verfahren nicht berücksichtigt.	Inhaltliche Änderung. Wünsche zu Anschlüssen bzw. Trassenverknüpfunge n können bislang auch als Freitext angegeben werden. Bereits in der INB 2027 wurde geregelt, dass für das Vorrangkriterium „Vertaktung / Netzeinbindung“ aber nur solche Anschluss- und Trassenverknüpfungs wünsche berücksichtigt werden, die TTT-konform mit TrainAcitivity angegeben wurden. Diese Regelung soll ab INB 2028 auch auf die Berücksichtigung von Anschluss- und Trassenverknüpfungs wünschen in der

zur Stellungnahme 18.08.2026 – 18.09.2026

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/ Anmerkungen
			Konstruktion ausgedehnt werden. Zusätzlich wird analog zu den Änderungen in den INB die Möglichkeit der Angabe der verkehrlichen Liniennummer entfernt. Grund ist das zwingende Erfordernis, konstruktionsrelevante Angaben automatisch verarbeiten zu können.
402.0203 Abschn. 6 und 7	Abschnittsüberschriften Abschnitt 6: „Trassenkonflikte und Koordinierungsverfahren“	Abschnittsüberschriften Abschnitt 6: „Konflikte“ Abschnitt 7: „Koordinierungsverfahren“	Redaktionelle Änderung. Nach Auflösung von Abschn. 6 Abs. 9 alt können Konflikte auch Kapazitätskonflikte sein. Abweichungen von den oben beschriebenen Verfahren im Falle baubedingt eingeschränkter

zur Stellungnahme 18.08.2026 - 18.09.2026

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/ Anmerkungen
			Infrastruktur sind erarbeitet und im Modul 402.0305 beschrieben
402.0203 Abschn. 6 (1) neu	Nicht vorhanden	Konflikte können Trassenkonflikte oder Kapazitätskonflikte sein.	Redaktionelle Änderung, siehe oben
402.0203 Abschn. 6 (2) neu	Nicht vorhanden	Bei der Konfliktidentifikation ist die Gleisbelegung (Strecke und Knoten) des Netzfahrplans maßgeblich.	Redaktionelle Änderung. Verschiebung aus Abschn. 6 Abs. 3 alt
402.0203 Abschn. 6 (1) alt 6 (2) neu	Ein Trassenkonflikt liegt vor, wenn auch nach Ausnutzung der Konstruktionsspielräume nach Abschnitt 5 (7) weiterhin Anträge über zeitgleiche/nicht zu vereinbarende Zuweisungen vorliegen. Trassenkonflikte entstehen insbesondere - durch Überlagerung von Sperrzeitentreppen, - durch Nichteinhaltung der verbindlichen Pufferzeiten zwischen den Sperrzeitentreppen gemäß 402.0203A02, - Überlagerung von Gleisbelegungen in Knoten,	Ein Trassenkonflikt liegt vor, wenn auch nach Ausnutzung der Konstruktionsspielräume ~~nach Abschnitt 5 (7)~~ weiterhin Anträge über zeitgleiche/nicht zu vereinbarende Zuweisungen vorliegen. Trassenkonflikte entstehen insbesondere - durch Überlagerung von Sperrzeitentreppen (Pufferzeitenkonflikt), - durch Nichteinhaltung der verbindlichen Pufferzeiten zwischen den Sperrzeitentreppen gemäß 402.0203A02, - durch Überlagerung von Gleisbelegungen in Knoten,	Redaktionelle Änderung. Verzicht auf Verweise innerhalb eines Moduls. Ergänzung des bekannten Falltyps Zugangskonflikt. Einführung des Begriffs Pufferzeitenkonflikt.

zur Stellungnahme 18.08.2026 - 18.09.2026

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/ Anmerkungen
	- Begegnungsverbote zwischen bestimmten Zugarten und - durch besondere Bedingungen bei der Beförderung von außergewöhnlichen Transporten oder Gefahrgut.	- durch Begegnungsverbote zwischen bestimmten Zugarten, ~~und~~ - durch besondere Bedingungen bei der Beförderung von außergewöhnlichen Transporten oder Gefahrgut und - in Nachbargleisen durch Begegnung von Zügen bei höhengleichen, technisch nicht gesicherten Bahnsteigzugängen (Zugangskonflikt).	Redaktionelle Ergänzung eines relevanten Falltyps, der bislang nur im Modul 402.0305 Abschn. 5 Abs. 2 genannt war
402.0203 Abschn. 6 (4) neu	Nicht vorhanden	Ein Kapazitätskonflikt liegt vor, wenn es einen verbindlichen Dienstleistungsartenmix oder eine festgelegte maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart in TÜLS-Nutzungsbedingungen (Anlage 4.6.2 der INB) für einen Zeitraum und Streckenabschnitt gibt und mehr Anträge auf Schienenwegkapazität gestellt werden, als für die betreffende Dienstleistungsart bzw. Verkehrsart festgelegt ist.	Redaktionelle Änderung. Nach Auflösung von Abschn. 6 Abs. 9 alt können Konflikte auch Kapazitätskonflikte sein, siehe oben.
402.0203 Abschn. 6 (5) neu	Nicht vorhanden	Eine Rückkehr zu bereits gelösten Konflikten ist ausgeschlossen.	Redaktionelle Änderung. Verschiebung von Abschn. 6 Abs. 4 alt nach Abschn. 6 Abs. 6 neu. Klarstellung, dass dies für

zur Stellungnahme 18.08.2026 – 18.09.2026

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/ Anmerkungen
			Trassen- und Kapazitätskonflikte gilt.
402.0203 Abschn. 6 (6) neu	Nicht vorhanden	Für Mehrfachanmeldungen gelten die Regelungen gemäß Ziffer 4.2.1.7.2 der INB; für Eigenkonflikte die Regelungen gemäß Ziffer 4.2.1.7.3 der INB und für konkurrierende Kapazitätsreserve-Trassen für den Gelegenheitsverkehr die Regelungen gemäß Ziffer 4.2.1.18.3 der INB.	Redaktionelle Änderung. Verweis auf die jeweiligen Kapitel in den INB zu Eigenkonflikten, zu konkurrierenden Kapazitätsreserve Trasse im GelV zur schnelleren und besseren Orientierung.
402.0203 Abschn. 6 (2) alt 7 (1) neu	Erkennt der Konstrukteur, dass die Trassenbearbeitung nach Ausschöpfung der Konstruktionsspielräume nicht konfliktfrei möglich ist, leitet er das Koordinierungsverfahren ein.	~~Erkennt der Konstrukteur, dass die Trassenbearbeitung nach Ausschöpfung der Konstruktionsspielräume nicht konfliktfrei möglich ist, leitet er das Koordinierungsverfahren ein.~~ Liegt ein Trassenkonflikt vor oder werden durch Anwendung von Konstruktionsspielräumen Wünsche der EVU/ZB zur Anschlussbindung/ Trassenverknüpfung nicht erfüllt, wird das Koordinierungsverfahren eingeleitet.	Redaktionelle Änderung.
402.0203 Abschn. 6 (3) alt 7 (2) neu	Der für das einzuleitende Koordinierungsverfahren maßgebliche Konflikt (Primärkonflikt) ergibt sich aus dem Laufweg der beteiligten Trassen in Verbindung mit der von den Trassenanmeldern gewünschten	Der für das einzuleitende Koordinierungsverfahren maßgebliche Konflikt (Primärkonflikt) ergibt sich aus dem Laufweg der beteiligten Trassen in Verbindung mit der von den Trassenanmeldern gewünschten	Die DB InfraGO AG hat festgestellt, dass Zugangsberechtigte mit der Wahl des

zur Stellungnahme 18.08.2026 - 18.09.2026

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/ Anmerkungen
	Bearbeitungsrichtung (Vorwärts- oder Rückwärtsbearbeitung). Es handelt sich hierbei um den ersten unter diesen Bedingungen auftretenden Konflikt. Unterscheiden sich die Bearbeitungsrich-tungen innerhalb einer Trassenanmeldung durch die Angabe eines Fixpunktes für die Konstruktion, ergeben sich dadurch unterschiedliche Laufwegsabschnitte. In der Trassenanmeldung darf pro zeitlich getrennter Zeitscheibe maximal ein Fixpunkt angegeben werden, andernfalls wird die Trassenanmeldung als nicht plausibel i.S.d. Ziffer 4.2.1.1 behandelt. Die Reihenfolge der Konfliktbearbeitung erfolgt aus der Reihenfolge der Laufwegsabschnitte. Als erstes er-folgt die Konstruktion entgegen der Laufrichtung. Erfolgt keine Angabe eines Fixpunktes erfolgt die Trassenkonstruktion in Laufrichtung. Bei der Konfliktidentifikation ist die Gleisbelegung (Strecke und Knoten) des Netzfahrplans maßgeblich. Ein Primärkonflikt in der Gleisbelegung wird durch die Trassenanmeldung definiert, die im Rahmen des Bearbeitungsfortschritts der Netzfahrplanerstellung nicht mehr konfliktfrei konstruiert werden kann. Der Konflikt umfasst räumlich alle Gleise die betrieblich und technisch (z.B. aufgrund der vorhandenen Fahrwege, der Gleislänge oder der Elektrifizierung) für diese Trassenanmeldung geeignet sind und zeitlich die Belegung eines solchen Gleises durch die	Bearbeitungsrichtung (Vorwärts- oder Rückwärtsbearbeitung, dies wird in der Trassenanmeldung durch die Angabe eines Fixpunktes am Start oder Ziel angegeben). Es handelt sich hierbei um den ersten unter diesen Bedingungen auftretenden Konflikt. ~~Unterscheiden sich die Bearbeitungsrichtungen innerhalb einer Trassenanmeldung durch die Angabe eines Fixpunktes für die Konstruktion, ergeben sich dadurch unterschiedliche Laufwegsabschnitte. In der Trassenanmeldung darf pro zeitlich getrennter Zeitscheibe maximal ein Fixpunkt angegeben werden, andernfalls wird die Trassenanmeldung als nicht plausibel i.S.d. Ziffer 4.2.1.1 behandelt. Die Reihenfolge der Konfliktbearbeitung erfolgt aus der Reihenfolge der Laufwegsabschnitte. Als erstes er-folgt die Konstruktion entgegen der Laufrichtung. Erfolgt keine Angabe eines Fixpunktes erfolgt die Trassenkonstruktion in Laufrichtung. Bei der Konfliktidentifikation ist die Gleisbelegung (Strecke und Knoten) des Netzfahrplans maßgeblich.~~ Ein Primärkonflikt in der Gleisbelegung wird durch die Trassenanmeldung definiert, die im Rahmen des Bearbeitungsfortschritts der Netzfahrplanerstellung nicht mehr konfliktfrei konstruiert werden kann. Der Konflikt umfasst räumlich alle Gleise die betrieblich und technisch (z.B. aufgrund der vorhandenen	Fixpunktes versuchen ihre Konfliktpartner zu ihren Gunsten zu beeinflussen. Aufgrund immer komplexer werdender Konfliktketten gibt es Beispiele, wo die Fixpunkte in der Konstruktion nicht mehr berücksichtig werden können. Der Kunde kann durch alternative Mittel, wie z.B. Fahrzeiten, Haltekonzepte, Anschlüsse etc. für sich relevante Zeiten und Konzepte punktgenau bestellen und benötigt damit das Verfahren des Fixpunktes im Laufweg einer Trasse nicht.

Zur Stellungnahme 18.08.2026 – 18.09.2026

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/ Anmerkungen
	Trassenanmeldung, die im Rahmen des Bearbeitungsfortschritts der Netzfahrplanerstellung nicht mehr konfliktfrei konstruiert werden kann, einschließlich des Konstruktionsspielraums nach Ziffer 4.2.1.6 der INB.	Fahrwege, der Gleislänge oder der Elektrifizierung) für diese Trassenanmeldung geeignet sind und zeitlich die Belegung eines solchen Gleises durch die Trassenanmeldung, die im Rahmen des Bearbeitungsfortschritts der Netzfahrplanerstellung nicht mehr konfliktfrei konstruiert werden kann, einschließlich des Konstruktionsspielraums nach Ziffer 4.2.1.6 der INB.	
402.0203 Abschn. 6 (4) alt 7 (3) neu	Für das durchzuführende Koordinierungsverfahren gelten folgende Grundsätze: - Die Zugangsberechtigten, deren Trassenanmeldungen konfligieren, werden unverzüglich und gleichzeitig (z.B. per E-Mail) über den bestehenden Konflikt in-formiert, - Das Koordinierungsverfahren erfordert einen straffen Zeitplan zur Konfliktlösung, - Während der Koordinierung ruht die Trassenkonstruktion für die konfliktbeteiligten Trassen, - Die DB InfraGO AG wirkt durch Verhandlungen auf einvernehmliche Lösungen hin, wobei sie eigene Vor-schläge unterbreitet. Diese können auch in	Für das durchzuführende Koordinierungsverfahren gelten folgende Grundsätze: - Die Zugangsberechtigten, deren Trassenanmeldungen konfligieren, werden unverzüglich und gleichzeitig (z.B. per E-Mail) über den bestehenden Konflikt in-formiert, - Das Koordinierungsverfahren erfordert einen straffen Zeitplan zur Konfliktlösung, - Bei komplexen Sachverhalten werden durch die DB InfraGO AG Gespräche entweder als Telefon- oder als Präsenzkonferenzen organisiert, - Während der Koordinierung ruht die Trassenkonstruktion für die konfliktbeteiligten Trassen, - Die DB InfraGO AG wirkt durch Verhandlungen auf einvernehmliche Lösungen hin, wobei sie eigene Vor-schläge unterbreitet. Diese können auch in	Redaktionelle Änderung. Keine Verweise innerhalb eines Moduls. Verbesserung der Reihenfolge. Primär-/Sekundärkonflikt: Verschiebung aus Abschn. 6 Abs. 8 (alt), damit zuerst der Grundsatz und dann die Ausnahme genannt wird. Rückkehrverbot: verschoben nach Abschn. 6 Abs. 6 (neu).

zur Stellungnahme 18.08.2026 - 18.09.2026

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/ Anmerkungen
	zeitlicher und räumlicher Lage von der Trassenanmeldung abweichen, - Die Zugangsberechtigten können eigene Lösungsvorschläge einbringen, die durch die DB InfraGO AG auf Realisierbarkeit geprüft werden, - Vorschläge für die Konfliktlösung werden nur umgesetzt, sofern der Konflikt dadurch für alle Beteiligten gelöst wird,	zeitlicher und räumlicher Lage von der Trassenanmeldung abweichen, - Die Zugangsberechtigten können eigene Lösungsvorschläge einbringen, die durch die DB InfraGO AG auf Realisierbarkeit geprüft werden, - Vorschläge für die Konfliktlösung werden nur umgesetzt, sofern der Konflikt dadurch für alle Beteiligten gelöst wird, - Erkennt die DB InfraGO AG, dass die Lösung eines Konflikts (Primärkonflikt) einen Folgekonflikt (Sekundärkonflikt) auslöst, so ist für den Sekundärkonflikt auch das Koordinierungsverfahren durchzuführen Dazu werden zunächst die Konstruktionsspielräume der einbezogenen weiteren Trasse genutzt. Sollten diese nicht ausreichen, wird versucht, vom betroffenen EVU/ZB größere Spielräume für diese Trasse zu erhalten. Führt das Koordinierungsverfahren für den Sekundärkonflikt zu keiner einvernehmlichen Lösung, so gilt der Sekundärkonflikt als unlösbar und der Primärkonflikt ist wieder maßgebend. Für den Primärkonflikt ist dann eine andere Lösung zu suchen oder das Streitbeilegungsverfahren einzuleiten.	

zur Stellungnahme 18.08.2026 – 18.09.2026

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/ Anmerkungen
	- Bei komplexen Sachverhalten werden durch die DB InfraGO AG Gespräche entweder als Telefon- oder als Präsenzkonferenzen organisiert, - Wird im Koordinierungsverfahren eine einvernehmliche Lösung gefunden, so wird diese unverzüglich durch die DB InfraGO AG dokumentiert und bildet die Basis für die weitere Erarbeitung des VNP. Diese Vereinbarungen sind verbindlich und können im Rahmen des Koordinierungsverfahrens nicht mehr nachträglich aufgehoben oder verändert werden, - Wird im Koordinierungsverfahren eine einvernehmliche Lösung gefunden und entsteht für eine der beteiligten Trassen im weiteren Konstruktionsverlauf ein neuer Konflikt, so ist dies ein neuer Primärkonflikt. Ist eine Lösung dieses neuen Konfliktes nicht möglich, so erfolgt für diesen neuen Konflikt die Einleitung des Streitbeilegungsverfahrens nach Abschnitt 7 oder die – sofern erforderlich - Einleitung des Höchstpreisverfahrens nach Abschnitt 8. Eine Rückkehr zu bereits gelösten Primärkonflikten ist ausgeschlossen	-~~Bei komplexen Sachverhalten werden durch die DB InfraGO AG Gespräche entweder als Telefon- oder als Präsenzkonferenzen organisiert;~~ - Wird im Koordinierungsverfahren eine einvernehmliche Lösung gefunden, so wird diese unverzüglich durch die DB InfraGO AG dokumentiert und bildet die Basis für die weitere Erarbeitung des VNP. Diese Vereinbarungen sind verbindlich und können im Rahmen des Koordinierungsverfahrens nicht mehr nachträglich aufgehoben oder verändert werden, - Wird im Koordinierungsverfahren eine einvernehmliche Lösung gefunden und entsteht für eine der beteiligten Trassen im weiteren Konstruktionsverlauf ein neuer Konflikt, so ist dies ein neuer Primärkonflikt. Ist eine Lösung dieses neuen Konfliktes nicht möglich, so erfolgt für diesen neuen Konflikt die Einleitung des Streitbeilegungsverfahrens ~~nach Abschnitt 7~~ oder ~~die~~ – sofern erforderlich – die Einleitung des Höchstpreisverfahrens ~~nach Abschnitt 8~~. ~~Eine Rückkehr zu bereits gelösten Primärkonflikten ist ausgeschlossen~~	
402.0203 Abschn. 6 (6) alt 7 (5) neu	Wenn die Koordinierung nach (5) erfolglos blieb, leitet die DB InfraGO AG unmittelbar das Konfliktlösungsgespräch ein. Dies erfolgt grundsätzlich	Wenn die Koordinierung nach (3)~~(5)~~ erfolglos blieb, leitet die DB InfraGO AG unmittelbar das Konfliktlösungsgespräch ein. Dies erfolgt grundsätzlich	Vereinfacht das Verfahren der Offenlegung, sowohl für den Kunden, als

zur Stellungnahme 18.08.2026 - 18.09.2026

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/ Anmerkungen
	in Form einer Telefonkonferenz mit allen Beteiligten, in deutscher Sprache und nach folgender Struktur: - Einladung durch die DB InfraGO AG, - Zustimmung aller Beteiligter zur Offenlegung der Angaben zu den betroffenen Trassen innerhalb eines Arbeitstages (ansonsten Einzelgespräche mit jedem EVU/ZB), - Konkrete Vorstellung des Konflikts und der Konfliktbeteiligten, - Unterbreitung von Lösungsvorschlägen durch die DB InfraGO AG, - Ggf. Unterbreitung von Lösungsvorschlägen durch EVU/ZB. Die DB InfraGO AG prüft Alternativen zur Trassenanmeldung und bringt Lösungsvorschläge ein, die grundsätzlich in einem - zeitlichen Rahmen von +/- 1 Stunde beim SPV und +/- 2 Stunden beim SGV, sowie einem - räumlichen Rahmen, der sich an der Anmeldung orientiert (z. B. an Kundenhalten)	in Form einer Telefonkonferenz mit allen Beteiligten, in deutscher Sprache und nach folgender Struktur: - Einladung durch die DB InfraGO AG, - Zustimmung aller Beteiligten zur Offenlegung der Angaben zu den betroffenen Trassenanmeldungen. Mit der Anmeldung zum Netzfahrplan stimmt der Zugangsberechtigte der Offenlegung der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse im Zusammenhang mit der Darstellung der Konfliktsituation zu. Sollte der Zugangsberechtigte einer Offenlegung nicht zustimmen, hat er die Möglichkeit, dies innerhalb der Anmeldephase zur ersten Phase der Netzfahrplanerstellung der DB InfraGO AG per E-Mail formlos mitzuteilen. Die E-Mail ist an folgendes Gruppenpostfach zu versenden: kundencenter.netzfahrplan@deutschebahn.com. In diesem Fall wird der Zugangsberechtigte für jeden Konflikt einzeln angefragt. Diese Anfrage hat er innerhalb eines Arbeitstages zu beantworten (ansonsten Einzelgespräch mit jedem EVU/ZB).	auch für die DB InfraGO AG, der Kunde hat keinen Nachteil davon und es beschleunigt das Verfahren.

zur Stellungnahme 18.08.2026 – 18.09.2026

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/ Anmerkungen
	liegen. Lösungsvorschläge der EVU/ZB erfordern den Bezug zur angemeldeten Trasse. Wird hiervon durch das EVU/ZB abgewichen, ist eine Vereinbarung des EVU/ZB mit der DB InfraGO AG über die zu prüfenden Alternativlaufwege erforderlich. Aufgrund des engen Zeitrahmens zur Netzfahrplanerstellung können grundsätzlich zwei Alternativlaufwege durch die DB InfraGO AG geprüft werden. Die Telefonkonferenzen oder Gespräche werden durch die DB InfraGO AG dokumentiert. Die Dokumentation enthält dabei mind. Angaben zu den betroffenen EVU/ZB, den betroffenen Trassen, den diskutierten Lösungsvorschlägen und das Ergebnis des Gesprächs. Wurde eine einvernehmliche Lösung gefunden, so bildet diese die Basis für die weitere Erarbeitung des VNP. Zu jedem Konflikt werden maximal zwei Gespräche geführt, wobei das zweite Gespräch nur dann durchgeführt wird, wenn sich alle Beteiligten dafür aussprechen und den erfolgreichen Abschluss der Koordinierung damit für möglich halten.	~~- Zustimmung aller Beteiligter zur Offenlegung der Angaben zu den betroffenen Trassen innerhalb eines Arbeitstages (ansonsten Einzelgespräche mit jedem EVU/ZB),~~ - Die Informationen zu den Vorrangkriterien werden innerhalb der komplexen Koordinierung nicht offengelegt. Sollten alle konfliktbeteiligten ZB wünschen, dass ihre Angaben zu den Vorrangkriterien offengelegt werden, müssen sie dies der DB InfraGO AG bis zum Konfliktlösungsgespräch anzeigen. In diesem Fall wird die DB InfraGO AG diese Informationen im Konfliktlösungsgespräch offenlegen. - Konkrete Vorstellung des Konflikts und der Konfliktbeteiligten, - Unterbreitung von Lösungsvorschlägen durch die DB InfraGO AG, - Ggf. Unterbreitung von Lösungsvorschlägen durch EVU/ZB. Die DB InfraGO AG prüft Alternativen zur Trassenanmeldung und bringt Lösungsvorschläge ein, die grundsätzlich in einem	

zur Stellungnahme 13.08.2026 – 10.09.2026

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/ Anmerkungen
		- zeitlichen Rahmen von +/- 1 Stunde beim SPV und +/- 2 Stunden beim SGV, sowie einem - räumlichen Rahmen, der sich an der Anmeldung orientiert (z. B. an Kundenhalten) liegen. Lösungsvorschläge der EVU/ZB erfordern den Bezug zur angemeldeten Trasse. Wird hiervon durch das EVU/ZB abgewichen, ist eine Vereinbarung des EVU/ZB mit der DB InfraGO AG über die zu prüfenden Alternativlaufwege erforderlich. Aufgrund des engen Zeitrahmens zur Netzfahrplanerstellung können grundsätzlich zwei Alternativlaufwege durch die DB InfraGO AG geprüft werden. Die Telefonkonferenzen oder Gespräche werden durch die DB InfraGO AG dokumentiert. Die Dokumentation enthält dabei mind. Angaben zu den betroffenen EVU/ZB, den betroffenen Trassen, den diskutierten Lösungsvorschlägen und das Ergebnis des Gesprächs.	Neuformulierung der Voraussetzung für ein zweites Konfliktlösungsgesprä

zur Stellungnahme 18.08.2026 - 18.09.2026

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/ Anmerkungen
		Wurde eine einvernehmliche Lösung gefunden, so bildet diese die Basis für die weitere Erarbeitung des VNP. Zu jedem Konflikt werden maximal zwei Gespräche geführt, wobei das zweite Gespräch nur dann durchgeführt wird, wenn die Zeit des ersten Gesprächs nicht ausreicht, um einen erfolgreichen Abschluss der Koordinierung zu ermöglichen. ~~wenn sich alle Beteiligten dafür aussprechen und den erfolgreichen Abschluss der Koordinierung damit für möglich halten~~.	ch, um Verzögerungen zu vermeiden und die fristgerechte Abgabe des VNP sicherzustellen.
402.0203 Abschn. 6 (7) alt 7 (6) neu	Die EVU/ZB haben einen Arbeitstag Zeit, die erarbeiteten Ergebnisse der Gespräche zu bestätigen. Die DB Infra-GO AG fordert dabei die EVU/ZB auf, ggf. zu belegen, ob es sich bei der konfliktbehafteten Anmeldung um einen vertakteten oder ins Netz eingebundenen Verkehr handelt (vgl. Abschnitt 3). Erfolgt in der Frist gemäß Ziffer 4.2.1.9 b) Satz 4 in Verbindung mit Ziffer 4.2.1.1 der NBN kein derartiger Nachweis, kann bei einer ggf. erforderlichen Entscheidung nach § 52 Abs. 7 Nr. 1 ERegG das Kriterium „vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr“ nicht herangezogen werden.	Die EVU/ZB haben einen Arbeitstag Zeit, die erarbeiteten Ergebnisse der Gespräche zu bestätigen. ~~Die DB InfraGO AG fordert dabei die EVU/ZB auf, ggf. zu belegen, ob es sich bei der konfliktbehafteten Anmeldung um einen vertakteten oder ins Netz eingebundenen Verkehr handelt (vgl. Abschnitt 3). Erfolgt in der Frist gemäß Ziffer 4.2.1.9 b) Satz 4 in Verbindung mit Ziffer 4.2.1.1 der NBN kein derartiger Nachweis, kann bei einer ggf. erforderlichen Entscheidung nach § 52 Abs. 7 Nr. 1 ERegG das Kriterium „vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr“ nicht herangezogen werden.~~	Streichung, da zusätzliche Nachweise über Vertaktung bzw. Netzeinbindung sind nicht mehr notwendig, weil dies schon in der Trassenanmeldung angegeben werden muss, siehe Ziffer 4.2.1.9 INB.
402.0203 Abschn. 6 (8) alt 7 (3) neu	Erkennt die DB InfraGO AG, dass die Lösung eines Konflikts (Primärkonflikt) einen Folgekonflikt (Sekundärkonflikt) auslöst, so ist für den Sekundärkonflikt auch das Koordinierungsverfahren	~~Erkennt die DB InfraGO AG, dass die Lösung eines Konflikts (Primärkonflikt) einen Folgekonflikt (Sekundärkonflikt) auslöst, so ist für den Sekundärkonflikt auch das Koordinierungsverfahren~~	redaktionelle Verschiebung in den Abschnitt 7 (3) „Koordinierungsverfah

zur Stellungnahme 18.08.2026 - 18.09.2026

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/ Anmerkungen
	durchzuführen Dazu werden zunächst die Konstruktionsspielräume der einbezogenen weiteren Trasse genutzt. Sollten diese nicht ausreichen, wird versucht, vom betroffenen EVU/ZB größere Spielräume für diese Trasse zu erhalten. Führt das Koordinierungsverfahren für den Sekundärkonflikt zu keiner einvernehmlichen Lösung, so gilt der Sekundärkonflikt als unlösbar und der Primärkonflikt ist wieder maßgebend. Für den Primärkonflikt ist dann eine andere Lösung zu suchen oder das Streitbeilegungsverfahren einzuleiten.	~~durchzuführen Dazu werden zunächst die Konstruktionsspielräume der einbezogenen weiteren Trasse genutzt. Sollten diese nicht ausreichen, wird versucht, vom betroffenen EVU/ZB größere Spielräume für diese Trasse zu erhalten. Führt das Koordinierungsverfahren für den Sekundärkonflikt zu keiner einvernehmlichen Lösung, so gilt der Sekundärkonflikt als unlösbar und der Primärkonflikt ist wieder maßgebend.~~ ~~Für den Primärkonflikt ist dann eine andere Lösung zu suchen oder das Streitbeilegungsverfahren einzuleiten~~	rens“, weil dort schon bisher eine Ausnahme vom Primär-/Sekundärprinzip genannt ist. Zur Verbesserung der Verständlichkeit soll zuerst der Grundsatz und dann die Ausnahme genannt werden (und nicht umgekehrt).
402.0203 Abschn. 6 (9) alt	Abweichungen von den oben beschriebenen Verfahren im Falle baubedingt eingeschränkter Infrastruktur werden zur-zeit erarbeitet und nach Fertigstellung in das Modul 402.0305 eingestellt.	~~Abweichungen von den oben beschriebenen Verfahren im Falle baubedingt eingeschränkter Infrastruktur werden zur-zeit erarbeitet und nach Fertigstellung in das Modul 402.0305 eingestellt.~~	Redaktionelle Änderung. Umsetzung der Ankündigung an verschiedenen Stellen im Modul.
402.0203 Abschn. 6 (10) alt	Auf die Durchführung eines Koordinierungsverfahrens nach Abschnitt 6 kann verzichtet werden, sofern für ein und denselben Auftrag eines Dritten (z.B. Ausschreibung) räumlich und zeitlich dicht beieinander liegende oder identische Trassenanmeldungen mehrerer ZB vorliegen und sämtliche ZB ihr Einverständnis erklärt haben. Unter diesen Voraussetzungen übermittelt die DB InfraGO AG sämtlichen beteiligten ZB den vorläufigen	~~Auf die Durchführung eines Koordinierungsverfahrens nach Abschnitt 6 kann verzichtet werden, sofern für ein und denselben Auftrag eines Dritten (z.B. Ausschreibung) räumlich und zeitlich dicht beieinander liegende oder identische Trassenanmeldungen mehrerer ZB vorliegen und sämtliche ZB ihr Einverständnis erklärt haben.~~ ~~Unter diesen Voraussetzungen übermittelt die DB InfraGO AG sämtlichen beteiligten ZB den vorläufigen~~	Redaktionelle Änderung. Nur Verweis auf Inhalte der INB, keine inhaltliche Wiederholung

Zur Stellungnahme 18.06.2026 – 18.09.2026

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/ Anmerkungen
	und endgültigen Netzfahrplanentwurf. Die jeweiligen Trassenangebote werden auflösend bedingt im Hinblick auf die Auftragserteilung. Die DB InfraGO AG ist unverzüglich nach Auftragserteilung durch die beteiligten ZB zu informieren.	~~und endgültigen Netzfahrplanentwurf. Die jeweiligen Trassenangebote werden auflösend bedingt im Hinblick auf die Auftragserteilung. Die DB InfraGO AG ist unverzüglich nach Auftragserteilung durch die beteiligten ZB zu informieren.~~	
402.0203 Abschn. 7 (1) alt 8 (1) neu	Führt das in Abschnitt 6 genannte Koordinierungsverfahren zu keiner einvernehmlichen Lösung, wird das Streitbeilegungsverfahren eingeleitet. Für Trassen, die im Streitbeilegungsverfahren obsiegen, ist nur eine Stornierung im Sinne von Ziffer 5.6.4.3 möglich. Ziffer 5.6.4 findet keine Anwendung.	Führt das ~~in Abschnitt 6 genannte~~ Koordinierungsverfahren zu keiner einvernehmlichen Lösung, wird das Streitbeilegungsverfahren eingeleitet. Für Trassen, die im Streitbeilegungsverfahren obsiegen, ist nur eine Stornierung im Sinne von Ziffer 5.6.4.3 der INB möglich. ~~Ziffer 5.6.4 findet keine Anwendung.~~	Redaktionelle Änderung. Vereinfachung: Keine Verweise innerhalb eines Moduls. Korrektur: Ziffer 5.6.4 der INB bezieht sich nicht auf diesen Zusammenhang.
402.0203 Abschn. 7 (3) alt 8 (3) neu	Ergibt sich nach den Vorrangregeln gemäß Absatz 2 weiterhin eine Gleichrangigkeit, erfolgt die Entscheidung im Regelentgeltverfahren gemäß Ziffer 4.2.1.10 der INB	Ergibt sich nach den Vorrangregeln ~~gemäß Absatz 2~~ weiterhin eine Gleichrangigkeit, erfolgt die Entscheidung im Regelentgeltverfahren gemäß Ziffer 4.2.1.10 der INB.	Redaktionelle Änderung. Vereinfachung: Keine Verweise innerhalb eines Moduls.
402.0203 Abschn. 8 (1-5) alt 8 (4) neu	Führt das Regelentgeltverfahren nach Abschnitt 7 Absatz 3 nicht zu einer Entscheidung, wird das Höchstpreisverfahren eingeleitet. Das Höchstpreisverfahren bezieht sich auf die gesamte Trasse, die den konfliktbehafteten Abschnitt beinhaltet.	~~Führt das Regelentgeltverfahren nach Abschnitt 7 Absatz 3 nicht zu einer Entscheidung, wird das Höchstpreisverfahren eingeleitet.~~ ~~Das Höchstpreisverfahren bezieht sich auf die gesamte Trasse, die den konfliktbehafteten Abschnitt beinhaltet.~~	Redaktionelle Änderung. Nur Verweis auf Inhalte der INB, keine inhaltliche Wiederholung

Zur Stellungnahme 18.08.2026 - 18.09.2026

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/ Anmerkungen
	Die DB InfraGO AG fordert die betroffenen EVU/ZB auf, innerhalb von 5 Werktagen ein Entgelt für die gesamte Trasse anzubieten. Dieses Entgelt muss über dem Entgelt liegen, das gemäß der gültigen Trassenpreisliste bezogen auf die gesamte Netzfahrplanperiode zu zahlen wäre. Grundlage für die Start-Gebote im Höchstpreisverfahren bilden dabei die Entgelte gemäß **Anlage 4.2.1.10 der INB.** Das Gebot wird über die BNetzA an die DB InfraGO AG gesendet. Die Zuweisung der Trasse erfolgt durch die DB InfraGO AG an den Bieter, der bereit ist, das höchste Entgelt zu zahlen. Die Entscheidung wird dokumentiert und vom EVU/ZB und der DB InfraGO AG unterzeichnet.	~~Die DB InfraGO AG fordert die betroffenen EVU/ZB auf, innerhalb von 5 Werktagen ein Entgelt für die gesamte Trasse anzubieten. Dieses Entgelt muss über dem Entgelt liegen, das gemäß der gültigen Trassenpreisliste bezogen auf die gesamte Netzfahrplanperiode zu zahlen wäre. Grundlage für die Start-Gebote im Höchstpreisverfahren bilden dabei die Entgelte gemäß Anlage 4.2.1.10 der INB.~~ ~~Das Gebot wird über die BNetzA an die DB InfraGO AG gesendet.~~ ~~Die Zuweisung der Trasse erfolgt durch die DB InfraGO AG an den Bieter, der bereit ist, das höchste Entgelt zu zahlen. Die Entscheidung wird dokumentiert und vom EVU/ZB und der DB InfraGO AG unterzeichnet.~~ Führt das Regelentgeltverfahren nicht zu einer Entscheidung, wird das Höchstpreisverfahren gemäß Ziffer 4.2.1.11 der INB eingeleitet.	
402.0203 Abschn. 9 (1)	Aus dem erfolgreichen Abschluss der Trassenkonstruktion ergibt sich der vorläufige Netzfahrplanentwurf. Der Zeitpunkt für die Fertigstellung wird jährlich konkret festgelegt.	Aus dem erfolgreichen Abschluss der Trassenkonstruktion und Konfliktlösung ergibt sich der vorläufige Netzfahrplanentwurf (VNP). ~~Der Zeitpunkt für die Fertigstellung wird jährlich konkret festgelegt.~~	Redaktionelle Klarstellung, da es beides bedarf, Konstruktion und Konfliktlösung
402.0203 Abschn. 9 (2)	Nach Erstellung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs übermittelt die DB InfraGO AG dem ZB oder dem einbezogenen EVU schriftlich oder elektronisch über TPN bzw. PCS den aktuellen Bearbeitungsstand zu	~~Nach Erstellung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs übermittelt die DB InfraGO AG dem ZB oder dem einbezogenen EVU schriftlich oder elektronisch über TPN bzw. PCS den aktuellen Bearbeitungsstand zu~~	Redaktionelle Änderung. Nur Verweis auf Inhalte der INB, keine

Zur Stellungnahme 18.08.2026 – 18.09.2026

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/ Anmerkungen
	ihren jeweiligen Trassenanmeldungen. Zusätzlich stellt die DB InfraGO AG sämtliche angebotenen Trassen allen Dritten, die zu etwaigen Auswirkungen des Netzfahrplans auf ihre Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsdiensten in der betreffenden Netzfahrplanperiode Stellung nehmen möchten, zur kapazitiven Einsicht in Form der webbasierten Anwendung „VNP-Viewer“ zur Verfügung. Der Zugang zum VNP-Viewer erfolgt über den Link https://kundeninfo-fahrplan.de/vnp2026, der für den Zeitraum der Stellungnahme gemäß Ziffer 4.2.1.3 INB freigeschaltet wird.	~~ihren jeweiligen Trassenanmeldungen. Zusätzlich stellt die DB InfraGO AG sämtliche angebotenen Trassen allen Dritten, die zu etwaigen Auswirkungen des Netzfahrplans auf ihre Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsdiensten in der betreffenden Netzfahrplanperiode Stellung nehmen möchten, zur kapazitiven Einsicht in Form der webbasierten Anwendung „VNP-Viewer“ zur Verfügung. Der Zugang zum VNP-Viewer erfolgt über den Link https://kundeninfo-fahrplan.de/vnp2026, der für den Zeitraum der Stellungnahme gemäß Ziffer 4.2.1.3 INB freigeschaltet wird.~~ Zur Kommunikation des VNP siehe Ziffer 4.2.1.12.1 der INB.	inhaltliche Wiederholung
402.0203 Abschn. 9 (3)	Dem ZB oder dem einbezogenen EVU, die im Netzfahrplan Schienenwegkapazität nachgefragt haben, wird einen Monat Gelegenheit gegeben, zu dem vorläufigen Netzfahrplanentwurf elektronisch über TPN bzw. PCS Stellung zu nehmen. Schriftliche Stellungnahmen sind nur zulässig, sofern der ZB oder das einbezogene EVU sich darauf bezieht, dass seine Trassenanmeldung unberechtigt nicht im Netzfahrplan berücksichtigt wurde. Insbesondere im Fall des technischen Ausfalls bzw. im Fall von Übertragungsstörungen des Systems TPN oder im Fall eines nicht verfügbaren IT-Systems beim Antragsteller können Stellungnahmen per E-Mail oder Fax an den	~~Dem ZB oder dem einbezogenen EVU, die im Netzfahrplan Schienenwegkapazität nachgefragt haben, wird einen Monat Gelegenheit gegeben, zu dem vorläufigen Netzfahrplanentwurf elektronisch über TPN bzw. PCS Stellung zu nehmen.~~ ~~Schriftliche Stellungnahmen sind nur zulässig, sofern der ZB oder das einbezogene EVU sich darauf bezieht, dass seine Trassenanmeldung unberechtigt nicht im Netzfahrplan berücksichtigt wurde. Insbesondere im Fall des technischen Ausfalls bzw. im Fall von Übertragungsstörungen des Systems TPN oder im Fall eines nicht verfügbaren IT-Systems beim Antragsteller können Stellungnahmen per E-Mail oder Fax an den~~	Redaktionelle Änderung. Nur Verweis auf Inhalte der INB, keine inhaltliche Wiederholung

zur Stellungnahme 18.08.2025 - 18.09.2026

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/ Anmerkungen
	unter Ziffer 1.6.1 INB genannten Ansprechpartner erfolgen. Im Rahmen der Stellungnahme zum Vorläufigen Netzfahrplanentwurf ist es Dritten, die zu etwaigen Auswirkungen des Netzfahrplans auf ihre Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsdiensten in der betreffenden Netzfahrplanperiode Stellung nehmen möchten, möglich, zu den angebotenen Trassen anderer im Kontext der Gesamtkapazität Stellung zu nehmen. Ihre Stellungnahmen zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf können Dritte innerhalb des Zeitrahmens der Stellungnahme an die Mailadresse vnp-viewer2026@deutschebahn.com übersenden	~~unter Ziffer 1.6.1 INB genannten Ansprechpartner erfolgen.~~ ~~Im Rahmen der Stellungnahme zum Vorläufigen Netzfahrplanentwurf ist es Dritten, die zu etwaigen Auswirkungen des Netzfahrplans auf ihre Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsdiensten in der betreffenden Netzfahrplanperiode Stellung nehmen möchten, möglich, zu den angebotenen Trassen anderer im Kontext der Gesamtkapazität Stellung zu nehmen. Ihre Stellungnahmen zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf können Dritte innerhalb des Zeitrahmens der Stellungnahme an die Mailadresse vnp-viewer2026@deutschebahn.com übersenden.~~ Zu Stellungnahmen zum VNP siehe Ziffer 4.2.1.12.2 der INB.	
402.0203 Abschn. 9 (4)	Berechtigte Beanstandungen im Sinne der INB sind: - Beanstandungen, die sich ausschließlich auf beabsichtigte Trassenangebote für das EVU/ZB beziehen, - Fälle, in denen die Trassenanmeldung unberechtigt nicht im Netzfahrplan berücksichtigt wurde, - Von der Trassenanmeldung abweichende beabsichtigte Angebote, die nicht nach den	~~Berechtigte Beanstandungen im Sinne der INB sind:~~ ~~- Beanstandungen, die sich ausschließlich auf beabsichtigte Trassenangebote für das EVU/ZB beziehen,~~ ~~- Fälle, in denen die Trassenanmeldung unberechtigt nicht im Netzfahrplan berücksichtigt wurde,~~ ~~- Von der Trassenanmeldung abweichende beabsichtigte Angebote, die nicht nach den~~	Redaktionelle Änderung. Nur Verweis auf Inhalte der INB, keine inhaltliche Wiederholung

zur Stellungnahme 18.08.2026-18.09.2026

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/ Anmerkungen
	Regeln für Trassenbearbeitung der INB bearbeitet wurden (einschl. Koordinierungs- und Streitbeilegungsverfahren), Fälle, in denen die Regeln zu Streitbeilegungs- und Höchstpreisverfahren nicht eingehalten wurden	~~Regeln für Trassenbearbeitung der INB bearbeitet wurden (einschl. Koordinierungs- und Streitbeilegungsverfahren),~~ ~~Fälle, in denen die Regeln zu Streitbeilegungs- und Höchstpreisverfahren nicht eingehalten wurden.~~ Zu berechtigten Beanstandungen bezogen auf den VNP siehe Ziffer 4.2.1.12.3 der INB.	
402.0203 Abschn. 9 (5)	Berechtigte Beanstandungen werden innerhalb von 5 Arbeitstagen bearbeitet.	~~Berechtigte Beanstandungen werden innerhalb von 5 Arbeitstagen bearbeitet.~~	Redaktionelle Änderung. Nur Verweis auf Inhalte der INB, keine inhaltliche Wiederholung
402.0203 Abschn. 10 (1)	Nach Ablauf der Frist gemäß Abschnitt 9 Absatz 5 steht der endgültige Netzfahrplanentwurf fest.	Nach Ablauf der 5 Arbeitstage, innerhalb derer den berechtigten Beanstandungen Rechnung zu tragen ist, ~~Frist gemäß Abschnitt 9 Absatz 5~~ steht der endgültige Netzfahrplanentwurf (ENP) fest.	Redaktionelle Änderung. Anpassung des Wortlauts an die INB.
402.0203 Abschn. 10 (2) alt 10 (2+3) neu	Auf Basis des endgültigen Netzfahrplanentwurfs, ggf. unter Berücksichtigung der berechtigten Beanstandungen erstellt die DB InfraGO AG unverzüglich ein Trassenangebot zum Abschluss einer Einzelnutzungsvereinbarung. Das Trassenangebot enthält die Fahrplanzeiten der beantragten Trassen, die Abweichungen von der Trassenanmeldung und zusätzlich zu beachtende Besonderheiten, die nicht in der Trassenanmeldung enthalten waren, z.B.	Zu beabsichtigten Ablehnungen von Trassenanmeldungen siehe Ziffer 4.2.1.15 der INB. Auf Basis des endgültigen Netzfahrplanentwurfs, ggf. unter Berücksichtigung der berechtigten Beanstandungen erstellt die DB InfraGO AG unverzüglich ein Trassenangebot zum Abschluss eines Einzelinfrastrukturnutzungsvertrags. ~~einer Einzelnutzungsvereinbarung.~~ Das Trassenangebot	Redaktionelle Änderung. Nur Verweis auf Inhalte der INB, keine inhaltliche Wiederholung.

zur Stellungnahme 18.08.2026 - 18.09.2026

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/ Anmerkungen
	Fahrtrichtungswechsel, Beförderungsbedingungen für außergewöhnliche Transporte (aT), ZLB, Bü-Sicherung, personelle Anforderungen für die Reisendensicherung, Abschnitte für Notbremsüberbrückung. Sollte die DB InfraGO AG aus der Netzfahrplanerstellung heraus Trassenablehnungen beabsichtigen, so erfolgt eine Mitteilung nach § 72 Nr. 1 ERegG und die Vorabprüfung durch die Bundesnetzagentur (BNetzA) nach § 73 Abs. 1 Nr. 1 ERegG. Unter Berücksichtigung der Entscheidung der BNetzA gibt die DB InfraGO AG die Trassenangebote ab, wobei Ablehnungen begründet werden.	enthält die Fahrplanzeiten der beantragten Trassen, die Abweichungen von der Trassenanmeldung und zusätzlich zu beachtende Besonderheiten, die nicht in der Trassenanmeldung enthalten waren, z.B. Fahrtrichtungswechsel, Beförderungsbedingungen für außergewöhnliche Transporte (aT), ZLB, Bü-Sicherung, personelle Anforderungen für die Reisendensicherung, Abschnitte für Notbremsüberbrückung. Zu weiteren Aspekten des Trassenangebots siehe Ziffer 4.2.1.13 der INB. ~~Sollte die DB InfraGO AG aus der Netzfahrplanerstellung heraus Trassenablehnungen beabsichtigen, so erfolgt eine Mitteilung nach § 72 Nr. 1 ERegG und die Vorabprüfung durch die Bundesnetzagentur (BNetzA) nach § 73 Abs. 1 Nr. 1 ERegG. Unter Berücksichtigung der Entscheidung der BNetzA gibt die DB InfraGO AG die Trassenangebote ab, wobei Ablehnungen begründet werden.~~	
402.0203 Abschn. 10 (3) alt 10 (4) neu	Das Trassenangebot ist innerhalb von 5 Arbeitstagen nach Eingang anzunehmen oder abzulehnen. Mit Annahme des Trassenangebots erfolgt der Vertragsabschluss. Wird das Trassenangebot innerhalb dieser Frist nicht angenommen oder abgelehnt, besteht kein Anspruch mehr auf Zuweisung der angemeldeten Trasse. Eine erneute Anmeldung ist dann nur noch im Rahmen der zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung	Zur Annahme des Trassenangebots siehe Ziffer 4.2.1.14 der INB. ~~Das Trassenangebot ist innerhalb von 5 Arbeitstagen nach Eingang anzunehmen oder abzulehnen. Mit Annahme des Trassenangebots erfolgt der Vertragsabschluss. Wird das Trassenangebot innerhalb dieser Frist nicht angenommen oder abgelehnt, besteht kein Anspruch mehr auf Zuweisung der angemeldeten~~	Redaktionelle Änderung. Nur Verweis auf Inhalte der INB, keine inhaltliche Wiederholung.

Zur Stellungnahme 18.08.2026 – 18.09.2026

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/ Anmerkungen
	(für Erstanmeldungen im Rahmen der ersten Phase) oder im Gelegenheitsverkehr möglich.	~~Trasse. Eine erneute Anmeldung ist dann nur noch im Rahmen der zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung (für Erstanmeldungen im Rahmen der ersten Phase) oder im Gelegenheitsverkehr möglich.~~	
402.0203 Abschn. 12 komplett	Die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG setzt den Abschluss einer Vereinbarung voraus (Vertrag, in dem die Betriebsgenehmigung, Leistungsbedingungen, Entgelte, Versicherungen usw. geregelt sind). Dabei wird die Nutzung der Infrastruktur auf die Zeit und die Strecke bezogen festgeschrieben. Infrastrukturnutzungsverträge können für eine oder mehrere Fahrplanperioden abgeschlossen werden. Bei Vereinbarungen, die Leistung und Gegenleistung nicht abschließend beschreiben, z. B. weil sie mehr als eine Fahrplanperiode einschließen, handelt es sich um Rahmenverträge. Bestandteil von Infrastrukturnutzungsverträgen für eine Fahrplanperiode sind die vereinbarten Zugtrassen. Infrastrukturnutzungsverträge werden von den jeweiligen kundenbetreuenden Organisationseinheiten der DB InfraGO AG abgeschlossen, soweit nicht in Einzelfällen eine besondere Regelung festgelegt ist.	~~Die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG setzt den Abschluss einer Vereinbarung voraus (Vertrag, in dem die Betriebsgenehmigung, Leistungsbedingungen, Entgelte, Versicherungen usw. geregelt sind). Dabei wird die Nutzung der Infrastruktur auf die Zeit und die Strecke bezogen festgeschrieben.~~ ~~Infrastrukturnutzungsverträge können für eine oder mehrere Fahrplanperioden abgeschlossen werden. Bei Vereinbarungen, die Leistung und Gegenleistung nicht abschließend beschreiben, z. B. weil sie mehr als eine Fahrplanperiode einschließen, handelt es sich um Rahmenverträge.~~ ~~Bestandteil von Infrastrukturnutzungsverträgen für eine Fahrplanperiode sind die vereinbarten Zugtrassen.~~ ~~Infrastrukturnutzungsverträge werden von den jeweiligen kundenbetreuenden Organisationseinheiten der DB InfraGO AG abgeschlossen, soweit nicht in Einzelfällen eine besondere Regelung festgelegt ist.~~	Entfällt: Redaktionelle Änderung. Ist in Ziffern 3.3.2 bis 3.3.3 INB geregelt.

zur Stellungnahme 18.08.2026 - 18.09.2026

Beabsichtigte Änderungen – Ril 402.0203 und 402.0203A02
betrieblich-technisches / netzzugangsrelevantes Regelwerk
synoptische Darstellung

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/ Anmerkungen
402.0203 A02 (2)	**Konfliktdefinition** Ein Pufferzeitkonflikt liegt vor, wenn die Pufferzeit zwischen zwei Trassen unterschritten ist. Hierbei überschneiden sich jedoch nicht die Sperrzeitentreppen der beiden Trassen.	**Konfliktdefinition** Ein Pufferzeitkonflikt liegt vor, wenn die Mindest-Pufferzeit zwischen zwei Trassen unterschritten ist. Hierbei überschneiden sich jedoch nicht die Sperrzeitentreppen der beiden Trassen.	Textliche Klarstellung, dass ein Konflikt nur bei Unterschreiten der definierten Mindest-Pufferzeit ausgelöst wird

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026

402.0203 A02 (7)

Erweiterung Geltungsbereich

Der Hochlauf auf den Zielzustand erfolgt in Etappen, beginnend mit dem Fahrplanwechsel 2025/2026.

Gemäß ISR gilt auf folgenden Strecken/Streckenabschnitten (nachfolgende Tabelle) die verbindliche Pufferzeit. Die Tabelle gliedert sich in Strecken und Abschnitte mit einer verbindlichen Pufferzeit von 1,0 Minuten sowie der Stadtschnellbahnstrecken (Pufferzeit 0,1 Minuten verbindlich).

Region	Strecke(n) und Abschnitte	Pufferzeit verbindlich ab Fahrplan
Mitte	2690 Frankfurt (Main) Stadion Süd - Frankfurter Flughafen	2027
Mitte	3520 Kelsterbach - Frankfurt-Niederrad	2027
Mitte	3601 Weinheim (Bergstraße) - Darmstadt Hbf	2027
Mitte	3628 Frankfurt (Main) Stadion - Frankfurt (Main) Stadion Süd	2027
Mitte	3650 Frankfurt (Main) Stadion - Forsthaus (Frankfurt)	2027
Mitte	3656 Zeppelinheim - Frankfurt Flughafen Fernbahnhof	2027
Mitte	3658 Frankfurt (Main) Stadion - Frankfurt (Main) Stadion Süd	2027

Erweiterung Geltungsbereich

Der Hochlauf auf den Zielzustand erfolgt in Etappen, beginnend mit dem Fahrplanwechsel 2025/2026.

Gemäß ISR gilt auf folgenden Strecken/Streckenabschnitten (nachfolgende Tabelle) die verbindliche Pufferzeit. Die Tabelle gliedert sich in Strecken und Abschnitte mit einer verbindlichen Pufferzeit von 1,0 Minuten sowie der Stadtschnellbahnstrecken (Pufferzeit 0,1 Minuten verbindlich).

Region	Strecke(n) und Abschnitte	Pufferzeit verbindlich ab Fahrplan
Mitte	1733 Jühnde – Mottgers	2028
Mitte	2690 Frankfurt (Main) Stadion Süd – ~~Frankfurter Flughafen~~ Siegburg/Bonn	~~2027~~2028
Mitte	3520 Kelsterbach –~~Frankfurt Niederrad~~ Frankfurt (M) Hbf mit Ausnahme von Kelsterbach (Betriebsstelle FKCH)	~~2027~~2028
Mitte	3539 Raunheim Mönchwald – Raunheim Mönchhof	2028
Mitte	3543 Darmstadt-Eberstadt - Pfungstadt	2028
Mitte	3554 Darmstadt Ost – Groß Umstadt-Wiebelsbach	2028

Beabsichtigte Ausdehnung des Geltungsbereichs der verbindlichen Pufferzeit in der Fahrplankonstruktion wie in der Marktkonsultation am 08.06.2026 vorgestellt.

Die neu hinzukommenden Streckenabschnitte betreffen hoch ausgelastete Knoten oder deren Zulaufstrecken. Durch Einführung der verbindlichen Pufferzeiten soll eine spürbare Qualitätswirkung auf dem Schienennetz erzielt werden.

Darüber hinaus wird die verbindliche Pufferzeit auf verkehrlich zusammen hängende Teilnetze ausgedeht und Strecken

zur Stellungnahme 18.08.2026 - 18.09.2026

Mitte	3683 Frankfurt-Niederrad - Frankfurt Gateway Gardens	2027
Mitte	4010 Frankfurt (Main) Stadion - Lampertheim	2027
Nord	1153 Stelle - Lüneburg Nordkopf	2027
Nord	1283 Buchholz (Nordheide) - Rotenburg (Wümme)	2027
Nord	1404 Sagehorn - Bremen Gabelung	2027
Nord	1720 Stelle - Garßen	2027
Nord	2200 Buchholz (Nordheide) - Sagehorn	2027
Nord	2200 Bremen Gabelung - Osnabrück Hbf hoch (Po)	2027
Ost	6109 Berlin-Charlottenburg - Berlin Ostbahnhof	2027
Ost	6132 Ludwigsfelde - Jüterbog	2027
Ost	6135 Berlin-Südkreuz - Glasower Damm Nord	2026
Ost	6151 Glasower Damm Nord - Berlin Flughafen BER	2026
Süd	5302 Günzburg - Augsburg Hbf	2027
Süd	5503 Augsburg Hbf - München-Pasing	2027
Süd	5543 Mammendorf - München-Pasing Weiche 352	2027
Süd	5581 Augsburg Hbf - Olching	2027

Mitte	3557 Darmstadt-Kranichstein – Aschaffenburg Hbf	2028
Mitte	3570 Biblis – Worms Hbf mit Ausnahme von Worms Hbf	2028
Mitte	3571 Hofheim (Ried) - Bensheim	2028
Mitte	3600 Frankfurt (M) Hbf – Hanau Nordseite	2028
Mitte	3600 Fulda SFS Nord – Bebra-Blankenheim	2028
Mitte	3601 Frankfurt (M) Hbf – Darmstadt-Arheilgen	2028
Mitte	3601 Weinheim (Bergstraße) - Darmstadt ~~Hbf~~Süd	2027
Mitte	3603 Frankfurt-Höchst – Frankfurt (M) Hbf mit Ausnahme von Frankfurt-Höchst (Betriebsstelle FHOE)	2028
Mitte	3604 Frankfurt-Louisa – Frankfurt (M) Süd Abstellbahnhof	2028
Mitte	3606 Frankfurt (M) Süd Abstellbahnhof – Frankfurt (M) Süd	2028
Mitte	3609 Frankfurt (M) Süd – Frankfurt (M) Süd Abstellbahnhof	2028
Mitte	3610 Frankfurt-Höchst – Frankfurt (M) Kleyerstraße mit Ausnahme von Frankfurt-Höchst (Betriebsstelle FHOE)	2028
Mitte	3611 Frankfurt (M) West – Friedberg (Hessen)	2028

integriert, bei denen sich die Einführung der verbindlichen Pufferzeit im Zusammenhang mit dem Abschluss von Ausbaumaßnahmen anbietet.

Weitere Informationen und gezeigte Unterlagen im Downloadbereich unter https://www.dbinfrago.com/web/schienennetz/netzzugang-und-regulierung/nutzungsbedingungen/Verbindlichkeit-der-Pufferzeit-in-der-Fahrplankonstruktion-12847824

Außerdem wurden redaktionelle Änderungen bei Umbennung von Betriebsstellen vorgenommen.

zur Stellungnahme 18.08.2026 - 18.09.2026

Süd	5910 Würzburg - Fürth (Bayern) Hbf	2026
Süd	5919 Theuern - Hallstadt	2027
Südost	5919 Planena – Theuern mit Ausnahme von Bahnhof Erfurt (Betriebsstellen UE P, UE O, UE G, UE F, UE L)	2027
Südost	6132 Jüterbog - Halle (Saale) Hbf mit Ausnahme von Halle Hbf (Betriebsstellen LH, LHGB, LHNWO)	2027
Südost	6340 Halle (Saale) Hbf - Halle-Ammendorf (mit Ausnahme von Halle (S) Hbf, Betriebsstellen LH, LHAT)	2027
Südost	6344 Halle-Trotha - Könnern	2026
Südost	6394 Halle-Ammendorf - Planena	2027
Südwest	3601 Mannheim-Friedrichsfeld - Weinheim (Bergstraße)	2027
Südwest	4000 Mannheim Hbf Ost - Mannheim Friedrichsfeld Süd	2027
Südwest	4010 Lampertheim - Mannheim-Waldhof	2027
Südwest	4011 Mannheim-Waldhof - Mannheim Handelshafen	2027
Südwest	4061 Mannheim-Friedrichsfeld Süd - Mannheim-Friedrichsfeld	2027
Südwest	4062 Mannheim-Friedrichsfeld Süd - Mannheim-Friedrichsfeld	2027

Mitte	3613 Frankfurt (M) Hbf – Frankfurt-Rödelheim	2028
Mitte	3615 Frankfurt-Rödelheim – Kronberg (Taunus)	2028
Mitte	3618 Frankfurt (M) Hbf Hoch/Tief – Frankfurt (M) Außenbahnhof	2028
Mitte	3619 Frankfurt (M) Hbf – Frankfurt Mainzer Landstraße	2028
Mitte	3620 Frankfurt-Niederrad Brücke – Frankfurt (M) Gutleuthof	2028
Mitte	3621 Frankfurt-Niederrad Brücke – Frankfurt-Griesheim	2028
Mitte	3622 Frankfurt-Niederrad Brücke – Frankfurt (M) Außenbahnhof	2028
Mitte	3623 Frankfurt-Niederrad Brücke – Frankfurt Mainzer Landstraße	2028
Mitte	3624 Frankfurt-Louisa – Frankfurt-Niederrad	2028
Mitte	3628 Frankfurt (Main) Stadion - Frankfurt (Main) Stadion Süd	2027
Mitte	3631 Frankfurt (M) Galluswarte – Frankfurt-Griesheim	2028
Mitte	3636 Frankfurt Main-Neckar-Brücke – Frankfurt (M) Galluswarte	2028
Mitte	3641 Niederhöchstadt – Bad Soden (Taunus)	2028

Zur Stellungnahme 18.08.2026 - 18.09.2026

Südwest	4614 Üst Unterboihingen - Abzw Oberboihingen	2026
Südwest	4703 Stuttgart Hbf - Stuttgart-Obertürkheim	2026
Südwest	4705 Bft Heerstr. Abzw - Bft Plieningen Abzw	2026
Südwest	4715 Stuttgart-Bad Cannstatt - Stuttgart Hbf	2026
Südwest	4726 Abzw Stuttgart-Wangen - Stuttgart-Untertürkheim	2026
Südwest	4813 Stuttgart-Feuerbach - Merklingen	2026[1]
Südwest	5302 Neu Ulm - Günzburg	2027
West	2510 Viersen - Kaldenkirchen Gr	2026
West	2633 Köln Hbf - Köln Messe/Deutz	2027
West	2639 Köln Hbf - Köln Messe/Deutz	2027
West	2650 Köln Messe/Deutz - Köln-Mülheim	2027
West	2652 Köln Messe/Deutz - Köln-Mülheim	2027
West	2658 Köln Messe/Deutz - Köln-Mülheim	2027
West	2659 Köln Messe/Deutz - Köln-Mülheim	2027

Mitte	3650 Frankfurt (Main) Stadion – ~~Forsthaus (Frankfurt)~~Frankfurt (M) Süd	~~2027~~2028
Mitte	3651 Forsthaus (Frankfurt) – Neu-Isenburg	2028
Mitte	3653 Dreieich-Buchschlag – Rödermark-Ober Roden	2028
Mitte	3655 Neu-Isenburg – Dreieich-Buchschlag	2028
Mitte	3656 Zeppelinheim - Frankfurt Flughafen Fernbahnhof	2027
Mitte	3658 Frankfurt (Main) Stadion - Frankfurt (Main) Stadion Süd	2027
Mitte	3660 Frankfurt (M) Süd – Aschaffenburg Hbf	2028
Mitte	3661 Offenbach (M) Hbf – Dieburg	2028
Mitte	3662 Offenbach-Bieber – Dietzenbach Bahnhof	2028
Mitte	3670 Hanau Mainbrücke – Hanau Südseite	2028
Mitte	3671 Hanau West – Hanau Nordseite	2028
Mitte	3672 Hanau Rauschwald – Großkrotzenburg	2028
Mitte	3673 Hanau Rauschwald – Wolfgang (Kreis Hanau)	2028
Mitte	3674 Hanau West – Hanau Nordseite	2028
Mitte	3680 Frankfurt (M) Schlachthof – Hanau Nordseite	2028

zur Stellungnahme 18.08.2026 - 18.09.2026

Region	Stadtschnellbahnstrecken mit verbindlicher Pufferzeit	Pufferzeit verbindlich ab Fahrplan
Mitte	3610 Ffm Hbf (tief) – Frankfurt Kleyerstraße	2026
Mitte	3611, 3612 Ffm Hbf (tief) – Ffm West	2026
Mitte	3681, 3682 Ffm Hbf (tief) – Ffm Süd	2026
Südwest	4716 Stg Mittnachtstraße – Stg-Bad Cannstatt	2026[1]
Südwest	4805 Stuttgart Hbf – Stuttgart Nord	2026[1]
Südwest	4861 Stuttgart Hbf – Stuttgart-Vaihingen	2026[1]
Südwest	4864 Stuttgart Schwabstr	2026[1]
Süd	5540 München Hbf tief – M.-Pasing	2026
Süd	5545 München-Nymphenburg - Neulustheim	2026
Süd	5540 München-Pasing – Mü-Westkreuz	2026
Süd	5543 München-Pasing Weiche 352 – München-Pasing	2027
Süd	5544 Mü-Laim Pbf – Mü-Obermenz Abzw	2026
Süd	5550 München Hbf tief – München Ost Pbf	2026
Süd	5551 München Ost Pbf - Mü O Frankenwstr	2026
Süd	5553 München Ost Pbf – Mü-Berg a L Abzw	2026
Süd	5603 Mü-Leuchtenbergring – Mü-Steinhausen	2026
Mitte	3683 Frankfurt Kleyerstraße ~~Frankfurt-Niederrad~~ - Frankfurt Gateway Gardens	~~2027~~2028
Mitte	3684 Frankfurt (M) West – Bad Vilbel	2028
Mitte	3688 Frankfurt (M) Süd – Darmstadt-Arheilgen	2028
Mitte	3701 Gelnhausen – Watzenborn-Steinberg	2028
Mitte	3740 Friedberg (Hessen) – Wölfersheim-Södel	2028
Mitte	3741 Beienheim – Nidda	2028
Mitte	3742 Hanau Südseite – Friedberg (Hessen)	2028
Mitte	3745 Bad Vilbel – Glauburg-Stockheim	2028
Mitte	3801 Bebra-Blankenheim – Faßdorf	2028
Mitte	3900 Frankfurt (M) Hbf – Friedberg (Hessen)	2028
Mitte	4010 Frankfurt (Main) Stadion - Lampertheim	2027
Mitte	4113 Hanau Südseite - Eberbach	2028
Mitte	5227 Mainaschaff Steinerts – Mainaschaff Abzw	2028
Nord	1011 Husum - Jübek	2028
Nord	1020 Flensburg – Kiel-Hassee Cittipark	2028

zur Stellungnahme 18.08.2026 - 18.09.2026

Süd	7917 München-Pasing Weiche 352 - München-Pasing	2027

[1] unterjährig mit Inbetriebnahme S21

Nord	1042 Heide – Neumünster	2028
Nord	1153 Stelle - Lüneburg Nordkopf	2027
Nord	1201 Niebüll – Niebüll DB-Grenze	2028
Nord	1204 Hörn – Tönning	2028
Nord	1205 Tönning – Bad St. Peter Ording	2028
Nord	1206 Heide – Büsum	2028
Nord	1210 Elmshorn – Niebüll	2028
Nord	1214 Wilster – Brunsbüttel	2028
Nord	1215 St. Michaelisdonn – Brunsbüttel Condea	2028
Nord	1218 Itzehoe – Alsen DB-Gr	2028
Nord	1280 Hamburg-Rothenburgsort Tk – Hamburg-Allermöhe	2028
Nord	1283 Buchholz (Nordheide) - Rotenburg (Wümme)	2027
Nord	1404 Sagehorn - Bremen Gabelung	2027
Nord	1570 Emden Rbf - Norden	2028
Nord	1574 Norden – Norddeich Mole	2028
Nord	1576 Emden Hbf – Emden Hbf VW	2028
Nord	1720 Stelle - Garßen	2027
Nord	1730 Lehrte – Braunschweig Hbf mit Ausnahme von Lehrte (Betriebsstelle HLER)	2028
Nord	1733 Hannover Messe/Laatzen – Jühnde	2028

zur Stellungnahme 18.08.2026 - 18.09.2026

		Nord	1752 Han-Linden Hafen – Empelde Abzw	2028	
		Nord	1760 Hannover-Linden – Himmighausen mit Ausnahme von Hannover-Linden (Betriebsstelle HLI)	2028	
		Nord	1770 Himmelsthür (Abzw) – Hildesheim	2028	
		Nord	1772 Hildesheim – Groß Gleidingen	2028	
		Nord	1774 Sorsum – Himmelthür (Abzw)	2028	
		Nord	1803 Göttingen – Göttingen Siekweg	2028	
		Nord	1910 Groß Gleidingen – Braunschweig Rbf mit Ausnahme von Braunschweig Rbf (Betriebsstelle HBSR)	2028	
		Nord	2026 Salzbergen – Bad Bentheim Grenze	2028	
		Nord	2028 Bad Bentheim Nord – Bad Bentheim	2028	
		Nord	2200 Buchholz (Nordheide) - Sagehorn	2027	
		Nord	2200 Bremen Gabelung - Osnabrück Hbf hoch (Po)	2027	
		Nord	2931 Rheine – Emden Rbf	2028	
		Nord	6100 Büchen – Hamburg-Rothenburgsort Rop	2028	

zur Stellungnahme 18.08.2026 - 18.09.2026

Nord	6107 Lehrte – Oebisfelde mit Ausnahme von Lehrte (Betriebsstelle HLER)	2028		
Nord	6399 Fallersleben – Oebisfelde	2028		
Nord	7655 Holthausen – Holthausen (Ems)	2028		
Ost	6072 Biesdorfer Kreuz Nord – Ahrensfelde mit Ausnahme von Biesdorfer Kreuz Nord	2028		
Ost	6078 Biesdorfer Kreuz Ost – Küstrin-Kietz mit Ausnahme von Biesdorfer Kreuz Ost	2028		
Ost	6100 Büchen – Nauen mit Ausnahme von Nauen (Betriebsstelle BNAU)	2028		
Ost	6107 Wustermark – Ribbeck mit Ausnahme von Wustermark	2028		
Ost	6109 Berlin-Spandau Ost ~~Berlin-Charlottenburg~~- Berlin Ostbahnhof mit Ausnahme von Berlin-Spandau Ost (Betriebsstelle BSPDO)	~~2027~~2028		
Ost	6132 Berlin Südkreuz Südende ~~Ludwigsfelde~~- Jüterbog	~~2027~~2028		
Ost	6134 Berlin Hbf (tief) – Berlin Südkreuz Süd	2028		
Ost	6135 Berlin-Südkreuz - Glasower Damm Nord	2026		
Ost	6142 Lübbenau – Cottbus Cbn	2028 (mit Inbetriebnahme des		

zur Stellungnahme 18.08.2026 - 10.09.2026

				2-gleisigen Ausbaus)
		Ost	6151 Glasower Damm Nord - Berlin Flughafen BER	2026
		Ost	6156 Werbig oben – Frankfurt (Oder) Pbf mit Ausnahme von Frankfurt (Oder) Pbf	2028
		Ost	6171 Berlin Hbf (tief) – Berlin Südkreuz Süd	2028
		Ost	6185 Wustermark – Ribbeck mit Ausnahme von Wustermark	2028
		Ost	6253 Grunow (Niederlausitz) – Frankfurt (Oder) Streckenwechsel 6253/6159	2028
		Ost	6328 Angermünde – Tantow Grenze mit Ausnahme von Angermünde	2028 (mit Inbetriebnahme des 2-gleisigen Ausbaus der Strecke 6328)
		Ost	6520 Königs Wusterhausen – Grunow (Niederlausitz) mit Ausnahme von Königs Wusterhausen	2028
		Ost	6521 Fürstenwalde (Spree) – Bad Saarow-Pieskow Süd mit Ausnahme von Fürstenwalde (Spree)	2028
		Ost	6525 Werbig oben – Werbig	2028
		Ost	6528 Ahrensfelde – Werneuchen	2028

zur Stellungnahme 18.08.2026 - 18.09.2026

Ost	6533 Fredersdorf – Rüdersdorf	2028		
Ost	6752 Löwenberg (Mark) – Templin Stadt	2028		
Ost	6758 Eberswalde Hbf – Werbig oben mit Ausnahme von Eberswalde Hbf	2028		
Ost	6759 Britz – Joachimsthal mit Ausnahme von Britz	2028		
Ost	6888 Neugarten – Mosolf DB-Grenze	2028		
Ost	6938 Neustadt (Dosse) – Neustadt (Dosse) DB-Grenze	2028		
Ost	7318 Passow (Uckermark) – Stendell (PCK)	2028 (mit Inbetriebnahme des 2-gleisigen Ausbaus der Strecke 6328)		
Süd	1733 Mottgers – Würzburg Hbf	2028		
Süd	5200 Nantenbach – Aschaffenburg Hbf	2028		
Süd	5216 Nantenbach – Rohrbach	2028		
Süd	5302 Günzburg - Augsburg Hbf	2027		
Süd	5444 Schongau – Peißenberg	2028		
Süd	5450 Weilheim – Peißenberg	2028		
Süd	5451 Murnau – Oberammergau	2028		
Süd	5452 Garmisch-Partenkirchen – Griesen (Oberbayern) Grenze	2028		

zur Stellungnahme 18.08.2026 - 18.09.2026

Süd	5453 Tutzing – Kochel	2028
Süd	5501 München Hbf – Ingolstadt Hbf mit Ausnahme von Ingolstadt Hbf	2028
Süd	5503 Augsburg Hbf - München-Pasing	2027
Süd	5504 München-Pasing – Mittenwald Grenze	2028
Süd	5543 Mammendorf - München-Pasing Weiche 352	2027
Süd	5581 Augsburg Hbf - Olching	2027
Süd	5910 Würzburg - Fürth (Bayern) Hbf	2026
Süd	5919 Theuern - Hallstadt	2027
Süd	5934 Nürnberg Reichswald – Ingolstadt Nord mit Ausnahme von Ingolstadt Nord (Betriebsstelle MIN)	2028
Südost	5919 Planena – Theuern mit Ausnahme von Bahnhof Erfurt (Betriebsstellen UE P, UE O, UE G, UE F, UE L)	2027
Südost	6107 Oebisfelde – Bamme mit Ausnahme von Stendal (Betriebsstellen LS, LS V, LS G)	2028
Südost	6132 Jüterbog - Halle (Saale) Hbf mit Ausnahme von Halle Hbf (Betriebsstellen LH, LHGB, LHNWO)	2027
Südost	6185 Oebisfelde – Ribbeck	2028
Südost	6207 Falkenberg (Elster) Stellwerk W 15 – Horka Grenze	2028

zur Stellungnahme 18.08.2026 - 18.09.2026

		Südost	6218 Knappenrode – Spreewitz	2028	
		Südost	6222 Spreewitz Süd – Graustein	2028	
		Südost	6255 Seerhausen – Chemnitz Kinderwaldstätte	2028	
		Südost	6264 Zwickau (Sachsen) Hbf Stw B4 – Schwarzenberg (Erzgebirge)	2028	
		Südost	6270 Plauen (Vogtland) oberer Bahnhof – Vojtanov Grenze mit Ausnahme von Plauen (Vogtland) oberer Bahnhof (Betriebsstelle DP)	2028	
		Südost	6306 Weißenfels – Zeitz mit Ausnahme von Weißenfels und Zeitz (Betriebsstellen UW und LZ)	2028	
		Südost	6340 Halle (Saale) Hbf - Halle-Ammendorf (mit Ausnahme von Halle (S) Hbf, Betriebsstellen LH, LHAT)	2027	
		Südost	6344 Halle-Trotha –~~Könnern~~ Heudeber-Danstedt	~~2027~~2028	
		Südost	6386 Borsdorf (Sachsen) – Döbeln Hbf mit Ausnahme von Borsdorf (Sachsen) (Betriebsstelle LBOR)	2028	
		Südost	6393 Vienenburg – Ilsenburg	2028	
		Südost	6394 Halle-Ammendorf - Planena	2027	
		Südost	6403 Magdeburg-Buckau – Halle-Diemitz mit Ausnahme von Halle-Diemitz (Betriebsstelle LHG D)	2028	
		Südost	6404 Magdeburg-Buckau – Halberstadt	2028	

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 10.09.2026

Südost	6405 Wegeleben – Thale Hbf	2028		
Südost	6419 Dessau Hbf – Köthen mit Ausnahme von Dessau Hbf (Betriebsstelle LD)	2028		
Südost	6420 Köthen – Aschersleben	2028		
Südost	6425 Ilsenburg – Heudeber-Danstedt	2028		
Südost	6618 Pockau-Lengefeld – Olbernhau-Grünthal	2028		
Südost	6619 Flöha – Marienberg (Sachsen) mit Ausnahme von Flöha (Betriebsstelle DFL)	2028		
Südost	6624 Schwarzenberg (Erzgebirge) – Annaberg-Buchholz Süd	2028		
Südost	6626 Schwarzenberg (Erzgebirge) – Johanngeorgenstadt	2028		
Südost	6645 Chemnitz Süd – Aue (Sachsen)	2028		
Südost	6648 Falkenstein (Vogtland) – Herlasgrün mit Ausnahme von Falkenstein (Vogtland) (Betriebsstelle DFA)	2028		
Südost	6653 Weida – Mehltheuer mit Ausnahme von Mehltheuer (Betriebsstelle DMEH)	2028		
Südost	6702 Fröttstädt – Friedrichroda mit Ausnahme von Fröttstädt (Betriebsstelle UFT)	2028		
Südost	6726 Naumburg (Saale) Hbf – Nebra DB-Grenze mit Ausnahme von	2028		

zur Stellungnahme 18.08.2026 - 18.09.2026

			Naumburg (Saale) Hbf (Betriebsstelle UNM)		
		Südost	6807 Merseburg – Querfurt mit Ausnahme von Merseburg (Betriebsstelle LMG)	2028	
		Südost	6851 Könnern – Baalberge	2028	
		Südost	6865 Halberstadt Ost – Harsleben	2028	
		Südost	6866 Halberstadt – Blankenburg (Harz)	2028	
		Südwest	3601 ~~Mannheim-Friedrichsfeld~~Weinheim (Bergstraße) - Neu-Edingen/Mhm-Friedrichsfeld	2027	
		Südwest	4000 Mannheim Hbf ~~Ost~~– Mannheim Friedrichsfeld Süd	~~2027~~2028	
		Südwest	4000 Basel Badischer Bahnhof – Schaffhausen PB mit Ausnahme von Basel Badischer Bahnhof und Schaffhausen PB (Betriebsstellen RB und RSCF)	2028	
		Südwest	4002 Mannheim Hbf – Mannheim-Friedrichsfeld Südeinf/ausf	2028	
		Südwest	4010 Lampertheim –~~Mannheim-Waldhof~~ Mannheim Hbf Ost	~~2027~~2028	
		Südwest	4011 Mannheim-Waldhof - Mannheim ~~Handelshafen~~ Hbf	~~2027~~2028	
		Südwest	4030 Mannheim Hgbf – Mannheim Hbf	2028	
		Südwest	4050 Ma Rbf Westeinf - Mannh Rbf Gr M	2028	

zur Stellungnahme 18.08.2026 - 18.09.2026

		Südwest	4051 Mannheim Rbf Gr E – Mannheim Rennplatz	2028	
		Südwest	4052 Mannheim Rbf Gr E – Mannheim Ziehbrunnen	2028	
		Südwest	4061 Mannheim-Friedrichsfeld Südeinf/ausf –~~Mannheim-Friedrichsfeld~~ Neu-Edingen/Mhm-Friedrichsfeld	2027	
		Südwest	4062 Mannheim-Friedrichsfeld Südeinf/ausf –~~Mannheim-Friedrichsfeld~~ Neu-Edingen/Mhm-Friedrichsfeld	2027	
		Südwest	4080 Mannheim Hbf – Kraichtal	2028	
		Südwest	4250 Hattingen Abzw – Singen mit Ausnahme von Singen (Betriebsstelle RSI)	2028[2]	
		Südwest	4600 Horb – Tuttlingen	2028[2]	
		Südwest	4614 Üst Unterboihingen - Abzw Oberboihingen	2026[1]	
		Südwest	4661 Tuttlingen – Hattingen Abzw	2028[2]	
		Südwest	4703 Stuttgart Hbf - Stuttgart-Obertürkheim	2026[1]	
		Südwest	4705 Bft Heerstr. Abzw - Bft Plieningen Abzw	2026[1]	
		Südwest	4715 Stuttgart-Bad Cannstatt - Stuttgart Hbf	2026[1]	
		Südwest	4726 Abzw Stuttgart-Wangen - Stuttgart-Untertürkheim	2026[1]	

zur Stellungnahme 18.08.2026 - 18.09.2026

		Südwest	4813 Stuttgart-Feuerbach - Merklingen	2026[1]	
		Südwest	4860 Stuttgart-Vaihingen – Horb	2028[2]	
		Südwest	4950 Heilbronn Hbf – Schwäbisch Hall -Hessental	2028	
		Südwest	5302 Neu Ulm - Günzburg	2027	
		Südwest	7702 Mannheim-Friedrichsfeld Südeinf/Ausf - Mannheim Rbf	2028	
		West	2013 Münster (Westfalen) Pbf – Rheda-Wiedenbrück	2028	
		West	2014 Gronau Grenze – Nevinghof/Münster Zentrum	2028	
		West	2100 Gronau (Westfalen) – Lünen Hbf	2028	
		West	2200 Wanne-Eickel Hbf Gleise 1-6 - Osnabrück Hbf (hoch) (Po)	2028	
		West	2236 Borken (Westfalen) – Gelsenkirchen-Bismarck	2028	
		West	2250 Gladbeck West – Recklinghausen Ost	2028	
		West	2251 Gladbeck West – Gladbeck-Zweckel	2028	
		West	2252 Gelsenkirchen-Buer Nord – Marl Lippe	2028	
		West	2265 Lutum – Mecklenbeck	2028	
		West	2273 Dorsten – Lutum	2028	
		West	2510 Viersen - Kaldenkirchen Gr	2026	

zur Stellungnahme 18.08.2026 - 18.09.2026

West	2585 Euskirchen DB-Grenze – Euskirchen	2028
West	2631 Hürth-Kalscheuren – Jünkerath mit Ausnahme von Hürth-Kalscheuren (Betriebsstelle KKAS)	2028
West	2633 Köln Hbf - Köln Messe/Deutz	2027
West	2634 Euskirchen – Bad Münstereifel	2028
West	2635 Kall – Gemünd (Eifel) DB-Grenze	2028
West	2639 Köln Hbf - Köln Messe/Deutz	2027
West	2645 Bonn-Duisdorf – Euskirchen	2028
West	2650 Köln Messe/Deutz - Köln-Mülheim	2027
West	2652 Köln Messe/Deutz - Köln-Mülheim	2027
West	2653 Köln Messe/Deutz – Köln-Mülheim	2028
West	2658 Köln Messe/Deutz - Köln-Mülheim	2027
West	2659 Köln Messe/Deutz - Köln-Mülheim	2027
West	2690 Siegburg/Bonn – Steinstraße	2028
West	2864 Finnentrop – Olpe	2028
West	2931 Rheine – Münster (Westfalen) Pbf	2028

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026

Region	Stadtschnellbahnstrecken mit verbindlicher Pufferzeit	Pufferzeit verbindlich ab Fahrplan
Mitte	3610 Ffm Hbf (tief) – Frankfurt Kleyerstraße	2026
Mitte	3611, 3612 Ffm Hbf (tief) – Ffm West	2026
Mitte	3681, 3682 Ffm Hbf (tief) – Ffm Süd	2026
Südwest	4716 Stg Mittnachtstraße – Stg-Bad Cannstatt	2026[1]
Südwest	4805 Stuttgart Hbf – Stuttgart Nord	2026[1]
Südwest	4861 Stuttgart Hbf – Stuttgart-Vaihingen	2026[1]
Südwest	4864 Stuttgart Schwabstr	2026[1]
Süd	5540 München Hbf tief – M.-Pasing	2026
Süd	5545 München-Nymphenburg - Neulustheim	2026
Süd	5540 München-Pasing – Mü-Westkreuz	2026
Süd	5543 München-Pasing Weiche 352 – München-Pasing	2027
Süd	5544 Mü-Laim Pbf – Mü-Obermenz Abzw	2026
Süd	5550 München Hbf tief – München Ost Pbf	2026
Süd	5551 München Ost Pbf - Mü O Frankenwstr	2026
Süd	5553 München Ost Pbf – Mü-Berg a L Abzw	2026
Süd	5603 Mü-Leuchtenbergring – Mü-Steinhausen	2026
Süd	7917 München-Pasing Weiche 352 - München-Pasing	2027
West	2620 K-Hansaring – Köln Hbf	2028
West	2621 K-Messe/Deutz S-Bahn – K-Vingst	2028

zur Stellungnahme
18.08.2026 - 18.09.2026

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/ Anmerkungen
		West | 2670 Köln Hbf – K-Mülheim | 2028 [1] ~~unterjährig mit~~ ab Inbetriebnahme S21 [2] Bei baubedingter Sperrung der Rheintalbahn (Strecken 4000, 4020, 4280, 4312: Karlsruhe Hbf – Basel Bad Bf) ist die Einhaltung der verbindlichen Pufferzeit auf der Gäubahn (Strecken 4860, 4600, 4661, 4250: Stg-Vaihingen - Singen) nicht verpflichtend.	

zur Stellungnahme 18.08.2026 - 18.09.2026