

Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG 2028 (INB 2028)

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG und der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (INB 2027) Gültig ab 13.12.2026 Redaktionsstand 05.06.2026	Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG und der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (INB 20272028) Gültig ab 13.12.2026 12.12.2027 Redaktionsstand 05.06.2026 18.08.2026	

Versionskontrolle

Datum	Beschreibung der Änderung
12.12.2025	Änderung der INB 2026 in der Fassung vom 09.09.2025 (Erstveröffentlichung der INB 2027)
12.12.2025	Änderung der Ziffern 3.3.1 „Rahmenverträge“ und 4.4 „Rahmenverträge“ durch vorläufige Inkraftsetzung
22.12.2025	Änderung der Ziffer 6.3.3.2 „Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen“
06.01.2026	Änderung der Ziffer 4.2.1.9 „Vorrangregeln (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)“
12.02.2026	Änderung der Ziffer 4.2.1.9 „Vorrangregeln (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)“ durch vorläufige Inkraftsetzung
26.02.2026	Änderung der Ziffern 4.2.1.10 „Streitbeilegungsverfahren“ und
09.03.2026	Neuaufnahme der Ziffer 4.2.1.0 „Regelung für die Netzfahrplanperiode 2026/2027“ durch vorläufige Inkraftsetzung
12.03.2026	Änderung der Ziffern 3.3.4.4.3 „Kündigung von Verträgen“, 5.2.6.2 „Nachlass zur Weiterentwicklung von Punkt-zu-Punkt-Verkehren“, 5.3.2.7 „Marktsegmente mit der Komponente „Schnell“, 5.6.3.3 „Entgelt für Nichtstornierung“ 5.6.4 „Maluszahlungen für Stornierungen“, aufgrund des ersten Teilbeschlusses im Verfahren BK10-25-0640_E (TPS 2027)
19.03.2026	Änderung der Ziffer 3.3.4.7.6 „Pauschalierte Schadensregulierung bei reinen Vermögensschäden“ durch vorläufige Inkraftsetzung
24.03.2026	Änderung der Ziffern 3.2.1.2.4 „Bezugsmöglichkeiten gedruckter Exemplare des netzzugangsrelevanten Regelwerks und des betrieblich-

Versionskontrolle

Datum	Beschreibung der Änderung
12.12.2025 <u>13.12.2026</u>	Änderung der INB 2026 <u>2027</u> in der Fassung vom 09.09.2025 <u>10.08.2026</u> (Erstveröffentlichung der INB 2027 <u>2028</u>)
12.12.2025	Änderung der Ziffern 3.3.1 „Rahmenverträge“ und 4.4 „Rahmenverträge“ durch vorläufige Inkraftsetzung
22.12.2025	Änderung der Ziffer 6.3.3.2 „Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen“
06.01.2026	Änderung der Ziffer 4.2.1.9 „Vorrangregeln (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)“
12.02.2026	Änderung der Ziffer 4.2.1.9 „Vorrangregeln (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)“ durch vorläufige Inkraftsetzung
26.02.2026	Änderung der Ziffern 4.2.1.10 „Streitbeilegungsverfahren“ und
09.03.2026	Neuaufnahme der Ziffer 4.2.1.0 „Regelung für die Netzfahrplanperiode 2026/2027“ durch vorläufige Inkraftsetzung
12.03.2026	Änderung der Ziffern 3.3.4.4.3 „Kündigung von Verträgen“, 5.2.6.2 „Nachlass zur Weiterentwicklung von Punkt-zu-Punkt-Verkehren“, 5.3.2.7 „Marktsegmente mit der Komponente „Schnell“, 5.6.3.3 „Entgelt für Nichtstornierung“ 5.6.4 „Maluszahlungen für Stornierungen“, aufgrund des ersten Teilbeschlusses im Verfahren BK10-25-0640_E (TPS 2027)
19.03.2026	Änderung der Ziffer 3.3.4.7.6 „Pauschalierte Schadensregulierung bei reinen Vermögensschäden“ durch vorläufige Inkraftsetzung
24.03.2026	Änderung der Ziffern 3.2.1.2.4 „Bezugsmöglichkeiten gedruckter Exemplare des

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	netz Zugangsrelevanten Regelwerks und des betrieblich technischen Regelwerks und 7.3.2.5 „Zugangsbedingungen für die Nutzung der Personenbahnhöfe“	
22.04.2026 Änderung der Ziffern 7.3.1.5.4.2 „Instandhaltung, Durchführung von Baumaßnahmen“, 7.3.1.5.4.3 „Auswirkungen baubedingter Kapazitätseinschränkungen“, 7.3.1.6.1.5 „Zeitlicher Bezug der Anmeldung“, 7.3.1.6.3.1.2 „Entscheidungsverfahren“ und 7.3.1.6.3.1.3 „Koordinierungs- und Entscheidungsverfahren von Anmeldungen für mehrere Netzfahrplanperioden“	22.04.2026 Änderung der Ziffern 7.3.1.5.4.2 „Instandhaltung, Durchführung von Baumaßnahmen“, 7.3.1.5.4.3 „Auswirkungen baubedingter Kapazitätseinschränkungen“, 7.3.1.6.1.5 „Zeitlicher Bezug der Anmeldung“, 7.3.1.6.3.1.2 „Entscheidungsverfahren“ und 7.3.1.6.3.1.3 „Koordinierungs- und Entscheidungsverfahren von Anmeldungen für mehrere Netzfahrplanperioden“	
22.05.2026 Änderung der Ziffer 4.2.1.9 „Vorrangregeln (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)“	22.05.2026 Änderung der Ziffer 4.2.1.9 „Vorrangregeln (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)“	
22.05.2026 Änderung der Ziffer 4.2.5.2 „Trassenzuweisung von PaPs“	22.05.2026 Änderung der Ziffer 4.2.5.2 „Trassenzuweisung von PaPs“	
22.05.2026 Änderung der Ziffer 6.3.3 „Störungen in der Betriebsabwicklung“	22.05.2026 Änderung der Ziffer 6.3.3 „Störungen in der Betriebsabwicklung“	
22.05.2026 Änderung der Ziffer 6.3.3.3.1 (Ziffer 6.3.3.3 „Räumung benutzter Schienenwege oder Serviceeinrichtungen“)	22.05.2026 Änderung der Ziffer 6.3.3.3.1 (Ziffer 6.3.3.3 „Räumung benutzter Schienenwege oder Serviceeinrichtungen“)	
22.05.2026 Änderung der Ziffer 7.3.2.4.1.2 „Bemessung der Stationsentgelte der RNI für Verkehrsleistungen i.S.d. § 36 Abs. 2, Nr. 2 ERegG“	22.05.2026 Änderung der Ziffer 7.3.2.4.1.2 „Bemessung der Stationsentgelte der RNI für Verkehrsleistungen i.S.d. § 36 Abs. 2, Nr. 2 ERegG“	
22.05.2026 Änderung der Ziffer 7.3.2.6.2 „Vertragsangebot durch die DB InfraGO AG bzw. RNI“ (nur Änderung der Überschrift)	22.05.2026 Änderung der Ziffer 7.3.2.6.2 „Vertragsangebot durch die DB InfraGO AG bzw. RNI“ (nur Änderung der Überschrift)	
05.06.2026 Änderung der Ziffer 4.2.1.0 „Regelung für die Netzfahrplanperiode 2026/2027“	05.06.2026 Änderung der Ziffer 4.2.1.0 „Regelung für die Netzfahrplanperiode 2026/2027“	
10.08.2026 Änderung der Ziffer 4.2.2.9.2 „Verzicht auf schriftliche Annahme“ durch vorläufige Inkraftsetzung	10.08.2026 Änderung der Ziffer 4.2.2.9.2 „Verzicht auf schriftliche Annahme“ durch vorläufige Inkraftsetzung	

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
Verzeichnis der Anlagen	Verzeichnis der Anlagen	
[...]	[...]	
Anlage 4.2.1.10 - Entgelte zur Berechnung des Regelentgelts in der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung	Anlage 3.2.7 - Nachweis einer Kooperationsvereinbarung zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen	Neueinführung einer Anlage für Kooperationsverträge.
[...]	[...]	
Anlage 5.3 - Liste der Entgelte der DB InfraGO AG und der RNI	Anlage 4.2.1.10 - Entgelte zur Berechnung des Regelentgelts in der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung	Die für die INB 2027 unterjährig eingeführte Anlage 4.2.1.10 entfällt für die INB 2028 wieder.
[...]	[...]	
Anlage 5.10.1 - Beauftragung	Anlage 5.3a - Liste der Entgelte der DB InfraGO AG und der RNI Anlage 5.3b - Liste der Entgelte der RNI Anlage 5.3c - Liste der Betriebsstellen und Gleise mit örtlicher Aufsicht	Aufnahme einer neuen Anlage aufgrund der Aufnahme der örtlichen Aufsicht durch die DB InfraGO AG als Pflichtleistung
	[...]	
	Anlage 5.10.1 - Beauftragung	Anlage entfällt.
1.5.1 Geltungsdauer Diese INB dienen als Grundlage für das Zuweisungsverfahren, den Vertragsschluss und Änderungen für die Trassen und die dazu gehörigen Personenbahnsteige und Kapazitäten in Serviceeinrichtungen einschließlich der Personenbahnhöfe der Netzfahrplanperiode 2026/2027 (13.12.2026 - 11.12.2027). Für die Trassenkonstruktion für Trassen und Zuweisung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen einschließlich der Personenbahnhöfe der Netzfahrplanperiode 2026/2027 sind ausschließlich diese INB anzuwenden. Sie treten am 13.12.2026 in Kraft und sind unbefristet gültig. Die INB 2026 treten zum selben Zeitpunkt außer Kraft.	1.5.1 Geltungsdauer Diese INB dienen als Grundlage für das Zuweisungsverfahren, den Vertragsschluss und Änderungen für die Trassen und die dazu gehörigen Personenbahnsteige und Kapazitäten in Serviceeinrichtungen einschließlich der Personenbahnhöfe der Netzfahrplanperiode 2026/2027 2027/2028 (13.12.2026 12.12.2027 - 11.12.2027 09.12.2028). Für die Trassenkonstruktion für Trassen und Zuweisung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen einschließlich der Personenbahnhöfe der Netzfahrplanperiode 2026/2027 2027/2028 sind ausschließlich diese INB anzuwenden. Sie treten am 13.12.2026 12.12.2027 in Kraft und sind unbefristet gültig. Die INB 2026 2027 treten zum selben Zeitpunkt außer Kraft.	Aktualisierung
Inbetriebnahmen zum bzw. im Netzfahrplan 2027	Inbetriebnahmen zum bzw. im Netzfahrplan 2027 2028	Aktualisierung

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
Eine aktuelle Übersicht der Infrastrukturabschnitte bzw. Infrastrukturmaßnahmen, die nach jetzigem Planungsstand/Baufortschritt für die bzw. in der Netzfahrplanperiode 2027 in Betrieb gehen werden, wird im Internet bereitgestellt: www.dbinfrago.com/inbetriebnahmen	Eine aktuelle Übersicht der Infrastrukturabschnitte bzw. Infrastrukturmaßnahmen, die nach jetzigem Planungsstand/Baufortschritt für die bzw. in der Netzfahrplanperiode 20272028 in Betrieb gehen werden, wird im Internet bereitgestellt: www.dbinfrago.com/inbetriebnahmen	
	<u>3.2.7 Nachweis einer Kooperationsvereinbarung zwischen ZB zur Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen</u> <u>EVU, die zum Zwecke von Verkehrsdurchführungen Kooperationsverträge mit EVU abgeschlossen haben, in denen die gemeinsame Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen der DB InfraGO AG vereinbart sind, müssen diese Kooperationen per E-Mail an die regionale Vermarktung für Serviceeinrichtungen spätestens 73 Stunden vor Nutzungsbeginn gemäß Ziffer 7.3.1.6.1.4 lit. d) vor Durchführung der Verkehre mitteilen und das Bestehen der Kooperationsvereinbarung nachweisen. Für den Nachweis ist das Muster in Anlage 3.2.7 zu verwenden.</u> <u>Das EVU, das gemäß Ziffer 3.3.2.2 einen ENV-SE abgeschlossen hat und diese Kapazität durch ein anderes EVU im Rahmen einer Kooperationsvereinbarung nutzt, bleibt verantwortliches EVU gegenüber der DB InfraGO AG und haftet für Schäden, die der DB InfraGO AG durch ein Verschulden seines Kooperationspartners entstehen, nach Maßgabe der Regelungen der Ziffer 3.3.4.7 ff..</u>	Im Zuge der Vermeidung der unberechtigten Nutzung von Infrastruktur in Serviceeinrichtungen gemäß Ziffer 7.3.1.4.7 soll hier klargestellt werden, dass Kopoperationspartner Gleise anderer ZB mitbenutzen dürfen.
3.3.1 Rahmenverträge Die DB InfraGO AG hat in der Vergangenheit Rahmenverträge zur Nutzung von Schienenwegkapazitäten über einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode gemäß § 49 ERegG abgeschlossen (dritte Rahmenvertragsperiode 2016 – 2020; darunter auch Rahmenverträge mit einer Laufzeit von bis zu 15 Jahren). Ab Netzfahrplanperiode 2021 hat die DB InfraGO AG im Hinblick auf die zusätzlichen neuen gesetzlichen Anforderungen aus der EU-Durchführungsverordnung 2016/545 von der Möglichkeit, Rahmenverträge anzubieten, Abstand genommen und bis auf weiteres keine neuen Rahmenverträge abgeschlossen.	3.3.1 Rahmenverträge Die DB InfraGO AG hat in der Vergangenheit Rahmenverträge zur Nutzung von Schienenwegkapazitäten über einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode gemäß § 49 ERegG abgeschlossen (dritte Rahmenvertragsperiode 2016 – 2020; darunter auch Rahmenverträge mit einer Laufzeit von bis zu 15 Jahren). Ab Netzfahrplanperiode 2021 hat die DB InfraGO AG im Hinblick auf die zusätzlichen neuen gesetzlichen Anforderungen aus der EU-Durchführungsverordnung 2016/545 von der Möglichkeit, Rahmenverträge anzubieten, Abstand genommen und bis auf weiteres keine neuen Rahmenverträge abgeschlossen.	Der Abschluss neuer Rahmenverträge wird zur Netzfahrplanperiode 2031 auf Basis der Verordnung (EU) 2026/1184 ermöglicht.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
Zur Netzfahrplanperiode 2029 plant die DB InfraGO AG den Abschluss von neuen Rahmenverträgen auf Basis der Rechtsgrundlage aus § 49 und § 49 a ERegG sowie der EU-Durchführungsverordnung 2016/545. Die DB InfraGO AG sieht für die Einführung von Rahmenverträgen folgenden Zeitplan vor: ■ Vsl. bis 05/2026: Erstellung sowie Marktkonsultation von neuen Vergabevorschriften für Rahmenverträge in den INB 2027; ■ Vsl. bis 05/2026: Marktkonsultation der verbindlichen Kapazitätsabschnitte inkl. der Obergrenze der Kapazität über alle Verkehrsarten und einer Mindest- und Maximalfahrzeit je Verkehrsart; ■ Vsl. 06/2026: Unterjährige INB-Änderung 2027, Abschluss INB-Verfahren Mitte 08/2026; ■ Vsl. ab 08/2026: Start Fahrlagenberatung Rahmenvertragsvergabe; ■ Vsl. bis 10/2026: Gutachterliche Plausibilisierung von maximalen Kapazitätsbedarfen je Kapazitätsabschnitt je Verkehrsart. ■ Vsl. 11/2026: Start der Bestellphase für Rahmenverträge; ■ Vsl. bis Mitte 01/2027: Ende der Bestellphase für Rahmenverträge (regulär); ■ Vsl. bis Ende 01/2027: Ende der Bestellphase für Rahmenverträge (Nachmeldungen); ■ Vsl. Mitte 04/2027: Abschluss Koordination und Zuweisung Rahmenverträge (regulär); ■ Vsl. Ende 04/2027: Abschluss Koordination und Zuweisung Rahmenverträge (Nachmeldungen); ■ Vsl. Mitte 05/2027: Unterrichtung der beabsichtigten Ablehnungen und Beantragung der Genehmigung der zugewiesenen Rahmenverträge; ■ Vsl. Mitte 07/2027: Abschluss der Genehmigungsprüffrist BNetzA;	Zur Netzfahrplanperiode 203129 plant die DB InfraGO AG den Abschluss von neuen Rahmenverträgen auf Basis der Verordnung (EU) 2026/1184 Rechtsgrundlage aus § 49 und § 49 a ERegG sowie der EU-Durchführungsverordnung 2016/545. Die DB InfraGO AG sieht für die Einführung von Rahmenverträgen folgenden Zeitplan vor: ■ Vsl. bis 05/2026: Erstellung sowie Marktkonsultation von neuen Vergabevorschriften für Rahmenverträge in den INB 2027; ■ Vsl. bis 05/2026: Marktkonsultation der verbindlichen Kapazitätsabschnitte inkl. der Obergrenze der Kapazität über alle Verkehrsarten und einer Mindest- und Maximalfahrzeit je Verkehrsart; ■ Vsl. 06/2026: Unterjährige INB-Änderung 2027, Abschluss INB-Verfahren Mitte 08/2026; ■ Vsl. ab 08/2026: Start Fahrlagenberatung Rahmenvertragsvergabe; ■ Vsl. bis 10/2026: Gutachterliche Plausibilisierung von maximalen Kapazitätsbedarfen je Kapazitätsabschnitt je Verkehrsart. ■ Vsl. 11/2026: Start der Bestellphase für Rahmenverträge; ■ Vsl. bis Mitte 01/2027: Ende der Bestellphase für Rahmenverträge (regulär); ■ Vsl. bis Ende 01/2027: Ende der Bestellphase für Rahmenverträge (Nachmeldungen); ■ Vsl. Mitte 04/2027: Abschluss Koordination und Zuweisung Rahmenverträge (regulär); ■ Vsl. Ende 04/2027: Abschluss Koordination und Zuweisung Rahmenverträge (Nachmeldungen); ■ Vsl. Mitte 05/2027: Unterrichtung der beabsichtigten Ablehnungen und Beantragung der Genehmigung der zugewiesenen Rahmenverträge; ■ Vsl. Mitte 07/2027: Abschluss der Genehmigungsprüffrist BNetzA;	

INB 2027

- Vsl. 08/2027: Beginn Festlegung Bezugslinien aus RV sowie Fahrlagenberatung für Netzfahrplan 2029

Für die Rahmenvertragsvergabe wird die DB InfraGO AG ihr Netz in Kapazitätsabschnitte aufteilen. Jeder Kapazitätsabschnitt verfügt über eine Kapazitätsobergrenze (kumuliert über alle Verkehrsarten), von der maximal 70% (abgerundet) als Rahmenvertragskapazität vergeben wird. Dabei wird zur Wettbewerbsförderung die maximale Anzahl an Rahmenvertragskapazitäten, die einem einzelnen Zugangsberechtigten im SPFV oder SGV pro Zweistundenzeitfenster je Kapazitätsabschnitt zugewiesen werden darf, begrenzt. Die Zugangsberechtigten bestellen ihre Rahmenvertragswünsche ausschließlich auf die Kapazitätsabschnitte. Hierbei werden ergänzende Angaben erfolgen müssen (z.B. Versorgungssicherheit, Höhe der prognostizierten Reisendenanzahl je Kapazitätsabschnitt). Die Vergabe der Rahmenvertragskapazität wird anhand der Abbildung der Kriterien aus Artikel 6 der EU-Durchführungsverordnung 2016/545 erfolgen. Vergeben wird eine Kapazitätszusage (vgl. Streckenabschnitt und Mindest- und Maximalfahrzeit für ein 2-Stundenzeitfenster). Die Umwandlung der Rahmenvertragskapazität in eine Bezugslinie erfolgt für jedes Fahrplanjahr gesondert ab August vor der Trassenanmeldephase zur 1. Phase der Netzfahrplanerstellung. Dabei werden die Bezugslinien aller Rahmenverträge für die jeweilige Netzfahrplanperiode hinsichtlich einer optimalen Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Infrastrukturkapazität inklusive Bau festgeschrieben. Auf diese festgeschriebenen Bezugslinien ist bei der Anmeldung von Trassen zur 1. Phase der Netzfahrplanerstellung zu referenzieren. Rahmenverträge haben grundsätzlich eine Laufzeit von fünf Jahren, beim Nachweis von besonderen Gründen (Bestehen geschäftlicher Verträge und besonderer Investitionen) können Rahmenverträge mit einer Laufzeit von bis zu 15 Jahre abgeschlossen werden. Die DB InfraGO wird Anpassungsklauseln vorsehen, die eine Änderung der Rahmenverträge aufgrund rechtlicher Erfordernisse oder Infrastruktureller Änderungen ermöglichen.

Rahmenverträge und ihre nachträgliche Änderung bedürfen gemäß § 49 Absatz 2 ERegG der vorherigen Genehmigung der Regulierungsbehörde; hierzu wird die DB InfraGO AG das in § 49 a ERegG beschriebene Genehmigungsverfahren durchführen.

INB 2028

- Vsl. 08/2027: Beginn Festlegung Bezugslinien aus RV sowie Fahrlagenberatung für Netzfahrplan 2029

~~Für die Rahmenvertragsvergabe wird die DB InfraGO AG ihr Netz in Kapazitätsabschnitte aufteilen. Jeder Kapazitätsabschnitt verfügt über eine Kapazitätsobergrenze (kumuliert über alle Verkehrsarten), von der maximal 70% (abgerundet) als Rahmenvertragskapazität vergeben wird. Dabei wird zur Wettbewerbsförderung die maximale Anzahl an Rahmenvertragskapazitäten, die einem einzelnen Zugangsberechtigten im SPFV oder SGV pro Zweistundenzeitfenster je Kapazitätsabschnitt zugewiesen werden darf, begrenzt. Die Zugangsberechtigten bestellen ihre Rahmenvertragswünsche ausschließlich auf die Kapazitätsabschnitte. Hierbei werden ergänzende Angaben erfolgen müssen (z.B. Versorgungssicherheit, Höhe der prognostizierten Reisendenanzahl je Kapazitätsabschnitt). Die Vergabe der Rahmenvertragskapazität wird anhand der Abbildung der Kriterien aus Artikel 6 der EU-Durchführungsverordnung 2016/545 erfolgen. Vergeben wird eine Kapazitätszusage (vgl. Streckenabschnitt und Mindest- und Maximalfahrzeit für ein 2-Stundenzeitfenster). Die Umwandlung der Rahmenvertragskapazität in eine Bezugslinie erfolgt für jedes Fahrplanjahr gesondert ab August vor der Trassenanmeldephase zur 1. Phase der Netzfahrplanerstellung. Dabei werden die Bezugslinien aller Rahmenverträge für die jeweilige Netzfahrplanperiode hinsichtlich einer optimalen Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Infrastrukturkapazität inklusive Bau festgeschrieben. Auf diese festgeschriebenen Bezugslinien ist bei der Anmeldung von Trassen zur 1. Phase der Netzfahrplanerstellung zu referenzieren. Rahmenverträge haben grundsätzlich eine Laufzeit von fünf Jahren, beim Nachweis von besonderen Gründen (Bestehen geschäftlicher Verträge und besonderer Investitionen) können Rahmenverträge mit einer Laufzeit von bis zu 15 Jahre abgeschlossen werden. Die DB InfraGO wird Anpassungsklauseln vorsehen, die eine Änderung der Rahmenverträge aufgrund rechtlicher Erfordernisse oder Infrastruktureller Änderungen ermöglichen.~~

~~Rahmenverträge und ihre~~ Die nachträgliche Änderung ~~bedürfen~~ bereits abgeschlossener Rahmenverträge ~~bedürfen~~ gemäß § 49 Absatz 2 ERegG der vorherigen Genehmigung der Regulierungsbehörde; hierzu wird die DB InfraGO AG das in § 49 a ERegG beschriebene Genehmigungsverfahren durchführen.

Anmerkungen

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
Einzelheiten zur Anmeldung von Rahmenverträgen und dem Koordinierungs- und Streitbeilegungsverfahren sind unter Ziffer 4.4 dieser Nutzungsbedingungen beschrieben.	Einzelheiten zur Anmeldung <u>Änderung</u> von <u>bereits abgeschlossenen</u> Rahmenverträgen und dem Koordinierungs- und Streitbeilegungsverfahren sind unter Ziffer 4.4 dieser Nutzungsbedingungen beschrieben.	
3.3.4.2 Rechte und Pflichten des ZB oder des einbezogenen EVU [...] f) Wird ein Zug von einem ZB oder einbezogenen EVU von einem anderen ZB oder von einem anderen einbezogenen EVU übernommen, trägt der ZB oder das einbezogene EVU, das ursprünglich die Verantwortung für den Zug innehatte, diese Verantwortung bis zur Zugvorbereitungsmeldung des Zuges durch den übernehmenden ZB oder das einbezogene EVU, unabhängig davon, ob die Zugvorbereitungsmeldung unmittelbar oder mit einem zeitlichen Abstand erfolgt. Entgegenstehende Vereinbarungen der beteiligten ZB oder EVU untereinander gelten nicht im Verhältnis zur DB InfraGO AG.	3.3.4.2 Rechte und Pflichten des ZB oder des einbezogenen EVU [...] f) Wird ein Zug von einem ZB oder einbezogenen EVU von einem anderen ZB oder von einem anderen einbezogenen EVU übernommen, trägt der ZB oder das einbezogene EVU, das ursprünglich die Verantwortung für den Zug innehatte, diese Verantwortung bis zur Zugvorbereitungsmeldung <u>bzw. bei vorgelagerten Rangierbewegungen bis zum Start der rangiertechnischen Behandlung</u> des Zuges durch den übernehmenden ZB oder das einbezogene EVU, unabhängig davon, ob die Zugvorbereitungsmeldung <u>bzw. die rangiertechnische Behandlung</u> unmittelbar oder mit einem zeitlichen Abstand erfolgt. Entgegenstehende Vereinbarungen der beteiligten ZB oder EVU untereinander gelten nicht im Verhältnis zur DB InfraGO AG.	Aufgrund des Hinweisschreibens im Verfahren BK10-25-0639_Z zur Änderung der INB 2027 hat die DB InfraGO AG die vorliegende Ziffer noch einmal überprüft. Ziel der Regelung war es nicht, in die betrieblichen und fahrdienstlichen Prozesse der EVU einzugreifen. Stattdessen ging es um eine Klarstellung darüber, an welches EVU die DB InfraGO AG in vertrieblicher/vertraglicher Sicht herantritt, z. B. wenn im Rahmen der Übergabe zwischen den EVU Züge länger abgestellt werden und ggf. überhaupt keine Übernahme des Zuges mehr erfolgt. Hierfür ist es erforderlich, dass der Verantwortungsübergang gegenüber der DB InfraGO AG nachweisbar angezeigt wird. Insofern wird der Verantwortungsübergang dahingehend geschärft, dass nicht nur die Zugvorbereitungsmeldung, sondern auch der Start von rangiertechnischen Behandlungen des Zuges zu einem Verantwortungsübergang führen, da dies der DB InfraGO AG bekannt gegeben wird. Die im Hinweisschreiben genannte „wagon receive notice“ gemäß TAF TSI existiert weder in der TAF TSI noch in der Nachfolge-Verordnung Telematics TSI. Sofern hier Meldungen zur Wagenübergabe zwischen EVU gemeint sind (Wagon Arrival Notice message und Wagon Delivery Notice message,

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
		potenziell auch die sogenannten WagonStatus messages), ist darauf hinzuweisen, dass es in allen Meldungen um einzelne Wagen, keine Züge im Ganzen geht. Darüber hinaus sieht die TAF TSI diese Meldungen explizit für den Austausch zwischen EVU vor, EIU sind nicht beteiligt.
3.3.4.4.3 Kündigung von Verträgen a) Kündigung eines Trassenvertrags (§ 60 ERegG) Storniert ein ZB mehr als 30% der monatlichen Trassenkilometer eines Trassenvertrags aus der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung, so kündigt die DB InfraGO AG ab dem Folgemonat der Feststellung für die Restlaufzeit den gesamten Trassenvertrag. Für das Erreichen des Schwellenwerts werden kostenfreie Stornierungen gemäß Ziffer 5.6.4 Unterabsatz 2 Anstrich 3 nicht berücksichtigt. Für die Trassen des gekündigten Trassenvertrags entsteht ein Stornierungsentgelt nach Ziffer 5.6.4.	3.3.4.4.3 Kündigung von Verträgen a) Kündigung eines Trassenvertrags (§ 60 ERegG) Storniert ein ZB mehr als 30% der monatlichen Trassenkilometer eines Trassenvertrags aus der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung, so kündigt die DB InfraGO AG ab dem Folgemonat der Feststellung für die Restlaufzeit den gesamten Trassenvertrag. Für das Erreichen des Schwellenwerts werden kostenfreie Stornierungen gemäß Ziffer 5.6.4 Unterabsatz 2 Anstrich 3² nicht berücksichtigt. <u>Für die Trassen des gekündigten Trassenvertrags entsteht ein Stornierungsentgelt nach Ziffer 5.6.4.</u>	Redaktionelle Folgeänderung Der Satz ist im Rahmen des aktuell laufenden Entgeltgenehmigungsverfahrens für die INB 2027 (BK10-25-0640_E) noch nicht genehmigt worden. Die DB InfraGO AG strebt die Aufnahme auch für die INB 2028 an. Die Darstellung im Änderungsmodus erfolgt insofern vorsorglich.
3.3.5.1.2 Reisendenzählung an Personenbahnsteigen der DB InfraGO AG und bei der RNI 3.3.5.1.2.1 Reisendenzählung an Personenbahnsteigen der DB InfraGO AG Ergebnisse von Reisendenzählungen oder qualifizierte Schätzungen zu den Reisendenzahlen (Ein- und Aussteiger aller Züge des ZB) pro Tag (untergliedert nach Montag – Freitag, Samstag und Sonn- und Feiertage) und Station stellen die ZB der DB InfraGO AG einmal jährlich, spätestens zum 30. Juni unentgeltlich zur Verfügung.	3.3.5.1.2 Reisendenzählung an Personenbahnsteigen der DB InfraGO AG und bei der RNI 3.3.5.1.2.1 Reisendenzählung an Personenbahnsteigen der DB InfraGO AG Ergebnisse von Reisendenzählungen oder qualifizierte Schätzungen zu den Reisendenzahlen (Ein- und Aussteiger aller Züge des ZB) pro Tag (untergliedert nach Montag – Freitag, Samstag und Sonn- und Feiertage) und Station stellen die ZB der DB InfraGO AG einmal jährlich, spätestens zum 30. Juni unentgeltlich zur Verfügung. <u>Die ZB stellen der DB InfraGO AG bzw. der RNI Ergebnisse von Reisendenerhebungen zu den Reisendenzahlen unentgeltlich zur</u>	Die Änderung ist erforderlich, um die bisherigen Vorgaben zu konkretisieren. Anforderungen an Erhebungszeitraum, Inhalt, Struktur und Fristen werden klarer definiert. Dadurch werden die gemeldeten Daten einheitlicher und die Datenqualität insgesamt verbessert. Dies ist

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
Hierfür ist das unter folgendem Link abrufbare Format zu nutzen: www.dbinfrago.com/reisendenzahlen. Diese Daten sind für die Dimensionierung der Infrastrukturanlagen, Durchführung von Sicherheitsauflagen, Bewilligungsverfahren der Fördermittelgeber sowie für die Berechnung der Zuordnung der Stationen zu den Stationskategorien erforderlich. Für eine ausreichende Dimensionierung von Stationsinfrastruktur bei Bauprojekten gemäß dem vorhandenen Reisendenaufkommen und für die Sicherheit im Brand- bzw. Evakuierungsfall im Regelverkehr stellen die ZB der DB InfraGO AG für jedes dritte Jahr zusätzlich zum 30. Juni (erstmalig zum 30. Juni 2017) schriftlich für unterirdische Stationen und oberirdische Stationen in Bahnsteighallen je Zug (Zugnummer) die Anzahl der Ein- und Aussteiger sowie die Anzahl der im Zug befindlichen Reisenden (Zugbelegung) zur Verfügung. Diese sind nach Montag bis Freitag, Samstag und Sonn- und Feiertage zu gliedern. Die fahrplanmäßigen Ankunfts- und Abfahrtszeiten des Zuges sind anzugeben. Für oberirdische Stationen ohne Bahnsteighallen ist für definierte Bauprojekte auf Anfrage je Bahnsteigkante auf Basis von Reisendenzählungen oder qualifizierter Schätzung die maximale Einsteigerzahl, die maximale Aussteigerzahl und die maximale Zugbelegung unabhängig von Zug, Tageszeit und Wochentag zur Verfügung zu stellen.	<u>Verfügung. Die Daten umfassen die Ein- und Aussteiger aller Züge des ZB und sind je Station sowie innerhalb der Station differenziert nach zugeordneten Betriebsstellen (sofern vorhanden) bereitzustellen. Die Angaben sind nach Verkehrstagen (Montag bis Freitag, Samstag sowie Sonn- und Feiertage) und Verkehrsarten (Fernverkehr und Nahverkehr, unterteilt in S-Bahn- und Regionalverkehr) zu differenzieren.</u> <u>Die Meldung erfolgt jährlich bis zum 31. Januar für das vorangegangene Fahrplanjahr. Die angewandte Erhebungsmethodik sowie der zugrunde liegende Erhebungszeitraum der Reisendenerhebung sind anzugeben.</u> Hierfür ist das unter folgendem Link abrufbare Format zu nutzen: www.dbinfrago.com/reisendenzahlen. <u>Für die Meldung an die RNI ist das unter folgendem Link abrufbare Format zu nutzen:</u> www.deutschebahn.com/regionetz. Diese Daten sind für die Dimensionierung der Infrastrukturanlagen, Durchführung von Sicherheitsauflagen, Bewilligungsverfahren der Fördermittelgeber sowie für die Berechnung der Zuordnung der Stationen zu den Stationskategorien erforderlich. Für eine ausreichende Dimensionierung von Stationsinfrastruktur bei Bauprojekten gemäß dem vorhandenen Reisendenaufkommen und für die Sicherheit im Brand- bzw. Evakuierungsfall im Regelverkehr stellen die ZB der DB InfraGO AG für jedes dritte Jahr zusätzlich zum <u>31. Januar für das vorangegangene Fahrplanjahr (erstmalig zum 31. Januar 2030)</u> 30. Juni (erstmalig zum 30. Juni 2017) schriftlich für unterirdische Stationen und oberirdische Stationen in Bahnsteighallen je Zug (Zugnummer) die Anzahl der Ein- und Aussteiger sowie die Anzahl der im Zug befindlichen Reisenden (Zugbelegung) zur Verfügung. Diese sind nach Montag bis Freitag, Samstag und Sonn- und Feiertage zu gliedern. Die fahrplanmäßigen Ankunfts- und Abfahrtszeiten des Zuges sind anzugeben. Für oberirdische Stationen ohne Bahnsteighallen ist für definierte Bauprojekte auf Anfrage je Bahnsteigkante auf Basis von Reisenden-	eine wesentliche Grundlage für belastbare Reisendenprognosen, die unter anderem für den Um- und Neubau von Personenbahnhöfen und Sicherheitsmaßnahmen benötigt werden. Harmonisierung der Anpassung mit jährlicher Datenbereitstellung aus erstem Absatz sowie Benennung des nächsten Zeitraumes - wie bisher alle drei Jahre.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
Die DB InfraGO AG wird die ihr überlassenen Daten vertraulich behandeln.	zählungen oder qualifizierter Schätzung die maximale Einsteigerzahl, die maximale Aussteigerzahl und die maximale Zugbelegung unabhängig von Zug, Tageszeit und Wochentag zur Verfügung zu stellen. Die DB InfraGO AG <u>bzw. die RNI</u> wird die ihr überlassenen Daten vertraulich behandeln.	
3.3.5.1.2.2 Reisendenzählung an Personenbahnsteigen der RNI Ergebnisse von Reisendenzählungen oder qualifizierte Schätzungen zu den Reisendenzahlen (Ein- und Aussteiger aller Züge des ZB) pro Tag (untergliedert nach Montag bis Freitag, Samstag und Sonn-/Feiertage) und Station stellen die ZB der RNI einmal jährlich, spätestens zum 30. Juni unentgeltlich zur Verfügung. Diese Daten sind für die Dimensionierung der Infrastrukturanlagen, Durchführung von Sicherheitsauflagen und Bewilligungsverfahren der Fördermittelgeber erforderlich. Die RNI wird die ihr überlassenen Daten vertraulich behandeln. Hierfür ist das unter folgendem Link abrufbare Format zu nutzen: www.deutschebahn.com/regionetz.	3.3.5.1.2.2 Reisendenzählung an Personenbahnsteigen der RNI Ergebnisse von Reisendenzählungen oder qualifizierte Schätzungen zu den Reisendenzahlen (Ein- und Aussteiger aller Züge des ZB) pro Tag (untergliedert nach Montag bis Freitag, Samstag und Sonn-/Feiertage) und Station stellen die ZB der RNI einmal jährlich, spätestens zum 30. Juni unentgeltlich zur Verfügung. Diese Daten sind für die Dimensionierung der Infrastrukturanlagen, Durchführung von Sicherheitsauflagen und Bewilligungsverfahren der Fördermittelgeber erforderlich. Die RNI wird die ihr überlassenen Daten vertraulich behandeln. Hierfür ist das unter folgendem Link abrufbare Format zu nutzen::	Streichung der Ziffer. Die Inhalte wurden in die Ziffer 3.3.5.1.2 überführt.
	<u>3.4.8 Datenbereitstellung zur Validierung von Mindesthaltezeiten</u> <u>Zur Validierung und Weiterentwicklung der bei der Trassenanmeldung und der Fahrplankonstruktion zugrunde zulegenden Mindesthaltezeiten sowie zur sachgerechten Abbildung betrieblicher Halteprozesse sind ZB nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen verpflichtet, der DB InfraGO AG haltbezogene Ist-Daten für das jeweils abgeschlossene Fahrplanjahr bereitzustellen, erstmalig für das abgeschlossene Fahrplanjahr 2026 im Januar 2027.</u> <u>Die Verpflichtung nach dieser Ziffer gilt für Linien des SPfV und des SPNV, sofern diese im jeweils abgeschlossenen Fahrplanjahr durchschnittlich an mindestens drei Verkehrstagen je Kalenderwoche verkehrt sind und an diesen Verkehrstagen jeweils mindestens vier Fahrten pro Tag aufweisen.</u> <u>Die Daten sind der DB InfraGO AG spätestens sechs Wochen nach dem Fahrplanwechsel für einen zusammenhängenden Zeitraum von mindestens acht Wochen aus dem abgeschlossenen Fahrplanjahr in einem maschinenlesbaren Format, insbesondere XML, XLSX oder</u>	Die Regelung ist erforderlich, um eine belastbare, netzweite Datengrundlage zur Validierung und Weiterentwicklung der im Fahrplan verwendeten Mindesthaltezeiten zu schaffen. Die Mindesthaltezeiten decken dabei sowohl die technisch oder betrieblich bedingten Prozesszeiten (beispielsweise Türöffnung, ggf. Ausfahren von Trittstufen, Türschließung und Abfertigung) als auch den durchschnittlichen Zeitbedarf für den Fahrgastwechsel ab. Haltezeiten oberhalb der Mindesthaltezeiten können individuell vom ZB festgelegt werden, um einen robusteren Bahnbetrieb zu ermöglichen. Die untere zulässige Grenze der Haltezeiten werden in den Mindesthaltezeiten abgebildet. Mindesthaltezeiten beeinflussen unmittelbar die Fahrplankonstruktion, die Betriebsqualität, die Kapazitätsnutzung

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	CSV, zu übermitteln. Die Auswahl des maßgeblichen Zeitraums obliegt dem ZB. Die bereitzustellenden Daten für jede Linie haben je Zugnummer und Verkehrshalt mindestens folgende Angaben zu enthalten: ■ Zugnummer ■ Datum ■ Baureihe ■ Betriebsstelle des Verkehrshalts ■ Zeitpunkt des Zugstillstands ■ Zeitpunkt des Beginns der Türöffnung ■ Zeitpunkt des Endes der letzten Türschließung ■ Zeitpunkt des Fahrtbeginns Soweit die in dieser Ziffer genannten Daten für einzelne Zugnummern, Linien oder Verkehrshalte nicht erhoben werden können oder dem ZB nicht vorliegen, hat der ZB der DB InfraGO AG dies innerhalb der sechswöchigen Frist nach Fahrplanwechsel mitzuteilen und nachvollziehbar zu begründen. Werden die Daten nicht, nicht vollständig, nicht fristgerecht oder nicht in einem maschinenlesbaren Format bereitgestellt und liegt keine nachvollziehbare Begründung vor, fordert die DB InfraGO AG den ZB zur Nachlieferung oder zur Vorlage einer nachvollziehbaren Begründung innerhalb einer weiteren Frist von zwei Wochen auf. Erfolgt innerhalb dieser weiteren Frist weder eine vollständige Nachlieferung noch die Vorlage einer nachvollziehbaren Begründung, ist die DB InfraGO AG berechtigt, für die betroffenen Linien, Zugnummern oder Verkehrshalte eine repräsentative Messung und Auswertung selbst durchzuführen oder durch Dritte durchführen zu lassen. Der auf dieser Grundlage erzeugte Datensatz wird dem ZB zur Verfügung gestellt und wird von der DB InfraGO AG zur Validierung und Weiterentwicklung der Mindesthaltezeiten verwendet.	und die Stabilität des Eisenbahnverkehrs. Sind Haltezeiten nicht ausreichend realitätsgerecht bemessen, entstehen Haltezeitüberschreitungen, die im weiteren Fahrtverlauf fortgeführt werden und zu Folgeverspätungen führen. Die Untergrenze mit den Mindesthaltezeiten bildet dabei einen nicht zu unterschreitenden Grenzwert, der datenbasiert und statistisch von der DB InfraGO AG weiterentwickelt wird. Eine Beschränkung der Datenbereitstellung auf einzelne ausgewählte Bahnhöfe wäre nicht ausreichend. Systematische Haltezeitüberschreitungen können auch an kleineren Betriebsstellen auftreten. Mehrere wiederkehrende Überschreitungen an aufeinanderfolgenden kleineren Verkehrshalten können zu einer schleichenden Verspätungszunahme führen, die anschließend in stark belastete Knoten hineingetragen wird. Für eine sachgerechte Bewertung der Mindesthaltezeiten ist daher eine Betrachtung des gesamten Netzes bzw. der gesamten Linien erforderlich. Beispielhaft kann eine Linie bereits vor Erreichen eines hoch belasteten Knotens durch mehrere aufeinanderfolgende Verkehrshalte mit jeweils nur geringen, aber regelmäßig auftretenden Haltezeitüberschreitungen Verspätung aufbauen. Überschreitet ein Zug an fünf kleineren Verkehrshalten die angesetzte Mindesthaltezeit jeweils um etwa 10 bis 15 Sekunden, kann bereits vor Einfahrt in den Knoten systematisch eine kumulierte Verspätung von einer Minute entstehen. Diese Verspätung wirkt dort kapazitätsrelevant und beeinflusst

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	<u>Den der DB InfraGO AG für die repräsentative Messung und Auswertung entstehenden Aufwand hat der betreffende ZB zu tragen. Die Abrechnung erfolgt auf Grundlage eines pauschalen Stundensatzes in Höhe von 100 EUR netto. Sofern die repräsentative Messung und Auswertung durch beauftragte Dritte durchgeführt wird, trägt die aus der Beauftragung resultierenden Kosten der betreffende ZB und erstattet diese der DB InfraGO AG.</u>	nachfolgende Züge, obwohl ihre Ursache nicht erst im Knoten selbst liegt. Gleichzeitig wird die Verhältnismäßigkeit der Datenanforderung dadurch gewahrt, dass nur regelmäßig verkehrende Linien des SPFV und SPNV erfasst werden. Linien, die durchschnittlich seltener als drei Verkehrstage je Woche verkehren oder an den jeweiligen Verkehrstagen weniger als vier Fahrten pro Tag aufweisen, werden nicht einbezogen. Damit werden seltene, saisonale oder nur vereinzelt verkehrende Angebote ausgenommen, bei denen der Aufwand einer Datenbereitstellung regelmäßig außer Verhältnis zum fachlichen Erkenntnisgewinn stünde. Die Begrenzung der Datenlieferung auf einen zusammenhängenden Zeitraum von mindestens acht Wochen aus dem abgeschlossenen Fahrplanjahr reduziert den Aufwand für die ZB zusätzlich. Zugleich ermöglicht der Zeitraum eine repräsentative Auswertung tatsächlicher Halteprozesse. Die Wahl des konkreten Zeitraums durch den ZB trägt weiter zur Zumutbarkeit bei. Die abgefragten Datenpunkte beschränken sich auf diejenigen Informationen, die für die fachliche Bewertung der Halteprozesse erforderlich sind. Insbesondere die Zeitpunkte von Zugstillstand, Beginn der Türöffnung, Ende der letzten Türschließung und Fahrtbeginn ermöglichen eine sachgerechte Analyse der relevanten Prozessbestandteile eines Verkehrshalts. Mit diesen Datenpunkten werden Ausreißer bei der Haltezeit, die nicht unmittelbar mit den betrieblich-

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
		technischen Zeitbedarfen oder dem Fahrgastwechsel zusammenhängen, ausgeschlossen. Ein Warten des Zuges vor einem eingleisigen Abschnitt auf einen verspäteten Gegenzug wird beispielsweise dadurch detektiert, dass der Zeitpunkt der letzten Türschließung mit großem Abstand vor dem Zeitpunkt des Fahrtbeginns liegt und diese betriebliche Wartezeit nicht die Bemessung der Mindesthaltezeit beeinflusst. Ebenso lassen sich mit den Datenpunkten statistische Unterscheidungen zwischen pünktlichen und verspäteten Zugfahrten aufzeigen, sodass Einflüsse durch erhöhtes Fahrgastaufkommen wegen einer längeren Zugfolge in urbanen Bereichen quantifizierbar werden, da Fahrgäste bei einem dichten Taktangebot fahrplanunabhängig an die Haltestelle kommen. Die gestufte Rechtsfolge stellt sicher, dass ZB zunächst Gelegenheit zur Nachlieferung oder zur nachvollziehbaren Begründung erhalten, wenn Daten nicht oder nicht vollständig bereitgestellt werden können. Erst wenn auch innerhalb einer weiteren, d.h. zweiten Frist keine Daten und keine plausible Begründung vorgelegt werden, kann die DB InfraGO AG eine eigene repräsentative Messung und Auswertung vornehmen oder vornehmen lassen. Die Kostentragung durch den betreffenden ZB ist sachgerecht, weil der zusätzliche Aufwand nur durch die unterbliebene oder nicht ordnungsgemäße Datenbereitstellung entsteht. Der erzeugte Datensatz wird dem ZB zur Verfügung gestellt und von der DB InfraGO AG für die kontinuierliche Validierung und

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
		Weiterentwicklung der Mindesthaltezeiten genutzt und fördert die Transparenz dieser Regelung. Mindesthaltezeiten können zukünftig regelmäßig adaptiert werden, wenn sich Rahmenbedingungen maßgeblich ändern, beispielsweise durch neue Fahrzeuge mit anderen technischen Parametern oder der Anzahl bzw. Breite der Türen, veränderte Fahrgastmengen oder auch veränderte betriebliche Verfahren. Dies trägt insgesamt zu einer Stabilisierung des Bahnbetriebs und einer höheren Qualität für die Fahrgäste bei.
4.2.1.0 Regelung für die Netzfahrplanperiode 2026/2027 Für die Netzfahrplanperiode 2026/2027 wird die Trassenanmeldung über das neue – an die Vorgaben der TSI TAF und TSI TAP angepasste – Trassenanmeldesystem pathOS der DB InfraGO AG durchgeführt. Das System pathOS besteht aus dem Webportal und der Trassenanmeldeschnittstelle „Common Interface“ (CI), die jeweils genutzt werden können (vgl. Ziffer 4.2 Abs. 2). Da es sich um neu entwickelte Software handelt, können trotz angemessener Tests Programmfehler auftreten, die sich erst im operativen Betrieb zeigen. Das gilt mit Blick auf die Trassenanmeldung und auch mit Blick auf spätere Änderungen an Trassen, zum Beispiel im Bauprozess. Die DB InfraGO AG empfiehlt in Abstimmung mit der Bundesnetzagentur Zugangsberechtigten, Trassenanmeldungen frühzeitig innerhalb der Anmeldefrist gemäß Ziffer 4.2.1.3 (Beginn: 13.03.2026) abzugeben. Die DB InfraGO AG wird bereits vor dem Ablauf der Frist am 13.04.2026 eingehende Anmeldungen sukzessive auf ihre Plausibilität prüfen und erkannte Unstimmigkeiten unverzüglich mitteilen. Eine Trassenanmeldung wird erst mit dem Ablauf der Trassenanmeldefrist gemäß Ziffer 4.2.1.3 verbindlich. Bis dahin sind jederzeit Korrekturen oder Änderungen an abgegebenen Anmeldungen möglich. Die DB InfraGO AG sichert zu, Zugangsberechtigte nicht aufgrund von Programmier- oder Systemfehlern im Zusammengang mit dem neuen Trassenanmeldesystem zu benachteiligen. Dies gilt	4.2.1.0 Regelung für die Netzfahrplanperiode 2026/2027 Für die Netzfahrplanperiode 2026/2027 wird die Trassenanmeldung über das neue – an die Vorgaben der TSI TAF und TSI TAP angepasste – Trassenanmeldesystem pathOS der DB InfraGO AG durchgeführt. Das System pathOS besteht aus dem Webportal und der Trassenanmeldeschnittstelle „Common Interface“ (CI), die jeweils genutzt werden können (vgl. Ziffer 4.2 Abs. 2). Da es sich um neu entwickelte Software handelt, können trotz angemessener Tests Programmfehler auftreten, die sich erst im operativen Betrieb zeigen. Das gilt mit Blick auf die Trassenanmeldung und auch mit Blick auf spätere Änderungen an Trassen, zum Beispiel im Bauprozess. Die DB InfraGO AG empfiehlt in Abstimmung mit der Bundesnetzagentur Zugangsberechtigten, Trassenanmeldungen frühzeitig innerhalb der Anmeldefrist gemäß Ziffer 4.2.1.3 (Beginn: 13.03.2026) abzugeben. Die DB InfraGO AG wird bereits vor dem Ablauf der Frist am 13.04.2026 eingehende Anmeldungen sukzessive auf ihre Plausibilität prüfen und erkannte Unstimmigkeiten unverzüglich mitteilen. Eine Trassenanmeldung wird erst mit dem Ablauf der Trassenanmeldefrist gemäß Ziffer 4.2.1.3 verbindlich. Bis dahin sind jederzeit Korrekturen oder Änderungen an abgegebenen Anmeldungen möglich. Die DB InfraGO AG sichert zu, Zugangsberechtigte nicht aufgrund von Programmier- oder Systemfehlern im Zusammengang mit dem neuen Trassenanmeldesystem zu benachteiligen. Dies gilt	Die für die INB 2027 unterjährig aufgenommene Sonderregelung für das Jahr der Einführung von TAF/TAP TSI und damit verbunden des neuen Bestellportals entfällt für die INB 2028 wieder.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
unabhängig davon, ob der Fehler im IT-System der DB InfraGO AG besteht oder in der Programmierung eines IT-Dienstleisters. Damit die DB InfraGO AG zielgerichtet bei der Lösung von bestehenden IT-Problemen unterstützen und diese, sofern ihr möglich, beheben kann, sind Zugangsberechtigte verpflichtet, während der Trassenanmeldephase auftretende Probleme unverzüglich und innerhalb der Trassenanmeldephase an den Support zu melden. Die Meldung kann per E-Mail an pathOS@deutschebahn.com, via https://www.dbinfrago.com/web/pathOS-neues-Bestellsystem-13042318 erfolgen. Die Meldung muss die Information enthalten, welche Trassen nicht angemeldet werden können und welches konkrete Problem dies verhindert. Erfolgt diese Meldung nicht, ist eine spätere Remonstration auf Basis dieses IT-Problems nicht mehr möglich. Soweit die Schnittstelle genutzt wird, muss das Onboarding durch den jeweiligen Schnittstellenpartner erfolgreich durchlaufen worden sein. Stellen die DB InfraGO AG oder der Zugangsberechtigte im Verlauf des Zuweisungsverfahrens bis einschließlich zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf (VNP) fest, dass eine Trassenanmeldung aufgrund eines System- oder Programmierfehlers unzutreffend abgegeben wurde, kann der Zugangsberechtigte gegenüber der DB InfraGO AG eine Berichtigungserklärung abgeben. Die Berichtigungserklärung muss den Zusammenhang zwischen der fehlerhaften Anmeldung und dem System- bzw. Programmierfehler nachvollziehbar darlegen. Bei der Verwendung der Schnittstelle soll der verantwortliche IT-Dienstleister bzw. interne Entwickler in die Klärung eingebunden werden. Die Berichtigungserklärung ist unverzüglich nach Bekanntwerden des Fehlers einzureichen. Nach Ablauf der Frist für Beanstandungen im VNP ist eine Berichtigung nicht mehr möglich. Genügt die Berichtigungserklärung den vorgenannten Voraussetzungen, gilt die Trassenanmeldung rückwirkend zum Abgabezeitpunkt in der berichtigten Fassung. Insofern finden Ziffer 4.2.1.2, Satz 2 und Satz 4 sowie Ziffer 4.2.1.1, Absatz 3 keine Anwendung. Trassenanmeldungen für internationale Trassen über den PCS Capacity Broker werden Trassenanmeldungen über PCS im Sinne der Regelungen dieser Ziffer gleichgestellt. Sofern ein Zugangsberechtigter aufgrund fehlender Massenverarbeitungskapazitäten der „pathOS“-Web-Oberfläche nicht alle geplanten	unabhängig davon, ob der Fehler im IT-System der DB InfraGO AG besteht oder in der Programmierung eines IT-Dienstleisters. Damit die DB InfraGO AG zielgerichtet bei der Lösung von bestehenden IT-Problemen unterstützen und diese, sofern ihr möglich, beheben kann, sind Zugangsberechtigte verpflichtet, während der Trassenanmeldephase auftretende Probleme unverzüglich und innerhalb der Trassenanmeldephase an den Support zu melden. Die Meldung kann per E-Mail an pathOS@deutschebahn.com, via https://www.dbinfrago.com/web/pathOS-neues-Bestellsystem-13042318 erfolgen. Die Meldung muss die Information enthalten, welche Trassen nicht angemeldet werden können und welches konkrete Problem dies verhindert. Erfolgt diese Meldung nicht, ist eine spätere Remonstration auf Basis dieses IT-Problems nicht mehr möglich. Soweit die Schnittstelle genutzt wird, muss das Onboarding durch den jeweiligen Schnittstellenpartner erfolgreich durchlaufen worden sein. Stellen die DB InfraGO AG oder der Zugangsberechtigte im Verlauf des Zuweisungsverfahrens bis einschließlich zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf (VNP) fest, dass eine Trassenanmeldung aufgrund eines System- oder Programmierfehlers unzutreffend abgegeben wurde, kann der Zugangsberechtigte gegenüber der DB InfraGO AG eine Berichtigungserklärung abgeben. Die Berichtigungserklärung muss den Zusammenhang zwischen der fehlerhaften Anmeldung und dem System- bzw. Programmierfehler nachvollziehbar darlegen. Bei der Verwendung der Schnittstelle soll der verantwortliche IT-Dienstleister bzw. interne Entwickler in die Klärung eingebunden werden. Die Berichtigungserklärung ist unverzüglich nach Bekanntwerden des Fehlers einzureichen. Nach Ablauf der Frist für Beanstandungen im VNP ist eine Berichtigung nicht mehr möglich. Genügt die Berichtigungserklärung den vorgenannten Voraussetzungen, gilt die Trassenanmeldung rückwirkend zum Abgabezeitpunkt in der berichtigten Fassung. Insofern finden Ziffer 4.2.1.2, Satz 2 und Satz 4 sowie Ziffer 4.2.1.1, Absatz 3 keine Anwendung. Trassenanmeldungen für internationale Trassen über den PCS Capacity Broker werden Trassenanmeldungen über PCS im Sinne der Regelungen dieser Ziffer gleichgestellt. Sofern ein Zugangsberechtigter aufgrund fehlender Massenverarbeitungskapazitäten der „pathOS“-Web-Oberfläche nicht alle geplanten	

INB 2027

Trassen innerhalb der Frist anmelden kann, genügt es zur Fristwahrung, wenn er innerhalb der Trassenanmeldefrist in Textform eine Sammelanzeige einreicht, bestehend aus Identifier, Zugnummer, Verkehrstage, Verkehrszeitraum, Start, Ziel, gewünschte Zwischenhalte, gewünschte Abfahrtszeit am Start, gewünschte Ankunftszeit am Ziel. Eine exakte Fahrplantabelle mit Zeiten an allen Zwischenpunkten ist nicht erforderlich. Die vollständigen Einzelparameter müssen innerhalb von fünf Werktagen nach Fristablauf (spätestens am 20.04.2026) im pathOS Webportal oder über das Common Interface nachgereicht werden. Der Zusammenhang zwischen fehlender Massenverarbeitungskapazität und fehlender Fristwahrung gilt als gegeben, wenn der ZB nachweist, dass er alle zumutbaren Schritte unternommen hat, um die Trassenanmeldungen rechtzeitig abzugeben. Hierzu gehört auch, dass der Personaleinsatz in Relation zur Menge und Komplexität der Trassenanmeldungen angemessen erfolgte und frühzeitig mit der Eingabe von Trassenanmeldungen begonnen wurde.

Für den Fall des Auftretens technischer Probleme bei der Trassenanmeldung, welche ein Ausmaß erreichen, dass eine Vielzahl von Trassenanmeldungen nicht übermittelt werden können, verpflichtet sich die DB InfraGO AG, die Trassenanmeldefrist durch eine entsprechende Regelung angemessen zu verlängern.

Soweit die DB InfraGO AG aufgrund von Verzögerungen im Sinne der vorangegangenen Absätze oder der Verlängerung der Trassenanmeldefrist den vorläufigen Netzfahrplanentwurf nicht innerhalb der Frist erstellen kann, wird sie per Kundeninformation zeitnah hierüber informieren. Der Zusammenhang zwischen den Verzögerungen im Sinne der vorangegangenen Absätze und der nicht fristgerechten Erstellung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs gilt als gegeben, wenn die DB InfraGO AG alle zumutbaren Schritte unternommen hat, um den vorläufigen Netzfahrplanentwurf rechtzeitig zu erstellen. Hierzu gehört auch, dass der Personaleinsatz in Relation zur Menge und Komplexität der Netzfahrplanerstellung angemessen erfolgte und frühzeitig mit der Konstruktion von Zugtrassen begonnen wurde.

Sollte es zu einer nicht fristgerechten Fertigstellung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs kommen, verzögern sich aufgrund der gesetzlichen Fristen bzw. aufgrund der in den INB vorgesehenen Fristen auch die folgenden weiteren Schritte im Erstellungsprozess:

INB 2028

~~Trassen innerhalb der Frist anmelden kann, genügt es zur Fristwahrung, wenn er innerhalb der Trassenanmeldefrist in Textform eine Sammelanzeige einreicht, bestehend aus Identifier, Zugnummer, Verkehrstage, Verkehrszeitraum, Start, Ziel, gewünschte Zwischenhalte, gewünschte Abfahrtszeit am Start, gewünschte Ankunftszeit am Ziel. Eine exakte Fahrplantabelle mit Zeiten an allen Zwischenpunkten ist nicht erforderlich. Die vollständigen Einzelparameter müssen innerhalb von fünf Werktagen nach Fristablauf (spätestens am 20.04.2026) im pathOS Webportal oder über das Common Interface nachgereicht werden. Der Zusammenhang zwischen fehlender Massenverarbeitungskapazität und fehlender Fristwahrung gilt als gegeben, wenn der ZB nachweist, dass er alle zumutbaren Schritte unternommen hat, um die Trassenanmeldungen rechtzeitig abzugeben. Hierzu gehört auch, dass der Personaleinsatz in Relation zur Menge und Komplexität der Trassenanmeldungen angemessen erfolgte und frühzeitig mit der Eingabe von Trassenanmeldungen begonnen wurde.~~

~~Für den Fall des Auftretens technischer Probleme bei der Trassenanmeldung, welche ein Ausmaß erreichen, dass eine Vielzahl von Trassenanmeldungen nicht übermittelt werden können, verpflichtet sich die DB InfraGO AG, die Trassenanmeldefrist durch eine entsprechende Regelung angemessen zu verlängern.~~

~~Soweit die DB InfraGO AG aufgrund von Verzögerungen im Sinne der vorangegangenen Absätze oder der Verlängerung der Trassenanmeldefrist den vorläufigen Netzfahrplanentwurf nicht innerhalb der Frist erstellen kann, wird sie per Kundeninformation zeitnah hierüber informieren. Der Zusammenhang zwischen den Verzögerungen im Sinne der vorangegangenen Absätze und der nicht fristgerechten Erstellung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs gilt als gegeben, wenn die DB InfraGO AG alle zumutbaren Schritte unternommen hat, um den vorläufigen Netzfahrplanentwurf rechtzeitig zu erstellen. Hierzu gehört auch, dass der Personaleinsatz in Relation zur Menge und Komplexität der Netzfahrplanerstellung angemessen erfolgte und frühzeitig mit der Konstruktion von Zugtrassen begonnen wurde.~~

~~Sollte es zu einer nicht fristgerechten Fertigstellung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs kommen, verzögern sich aufgrund der gesetzlichen Fristen bzw. aufgrund der in den INB vorgesehenen Fristen auch die folgenden weiteren Schritte im Erstellungsprozess:~~

Anmerkungen

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen																		
■ Erstellung des endgültigen Netzfahrplans (1. und 2. Phase), ■ Aufnahme der Bearbeitung des Gelegenheitsverkehrs sowie ■ Versand von GPE, GPEnS und FPE/NAÄ sowie BauFplo. Die DB InfraGO AG verpflichtet sich, Zugangsberechtigte umgehend zu informieren über: a. erkannte oder vermutete System- bzw. Programmierfehler, b. Auswirkungen dieser Fehler auf abgegebene Trassenanmeldungen, c. identifizierte Anmeldungen, die ohne erkennbaren Grund signifikant von bisherigen Anmeldungen abweichen. Im zweiten Quartal 2026 wird die DB InfraGO AG prüfen, inwieweit entsprechende Regelungen für nachgelagerte Prozesse (insbesondere Änderungen von Trassenzuweisungen im Bau- und Betriebsprozess) erforderlich sind, und ggf. entsprechende Anpassungen in die INB aufnehmen. ■ Erstellung des endgültigen Netzfahrplans (1. und 2. Phase), ■ Aufnahme der Bearbeitung des Gelegenheitsverkehrs sowie ■ Versand von GPE, GPEnS und FPE/NAÄ sowie BauFplo. Die DB InfraGO AG verpflichtet sich, Zugangsberechtigte umgehend zu informieren über: d. erkannte oder vermutete System- bzw. Programmierfehler, e. Auswirkungen dieser Fehler auf abgegebene Trassenanmeldungen, f. identifizierte Anmeldungen, die ohne erkennbaren Grund signifikant von bisherigen Anmeldungen abweichen. Im zweiten Quartal 2026 wird die DB InfraGO AG prüfen, inwieweit entsprechende Regelungen für nachgelagerte Prozesse (insbesondere Änderungen von Trassenzuweisungen im Bau- und Betriebsprozess) erforderlich sind, und ggf. entsprechende Anpassungen in die INB aufnehmen. <tr><td> 4.2.1.3 Fristen für die Netzfahrplanerstellung Aus dem Rahmenterminplan gem. Richtlinie 402.0203 ergeben sich für den Netzfahrplan 2027 nachfolgende konkrete Fristen: <table><tr><th>Netzfahrplanerstellung</th><th>Termin</th></tr><tr><td>Trassenanmeldefrist erste Phase der Netzfahrplanerstellung</td><td>13.03.2026 – 13.04.2026</td></tr><tr><td>Vorläufiger Netzfahrplanentwurf erste Phase der Netzfahrplanerstellung</td><td>bis 06.07.2026</td></tr><tr><td>Stellungnahme des ZB oder des einbezogenen EVU zum</td><td>bis 07.08.2026</td></tr></table> 4.2.1.3 Fristen für die Netzfahrplanerstellung Aus dem Rahmenterminplan gem. Richtlinie 402.0203 ergeben sich für den Netzfahrplan 2027<u>2028</u> nachfolgende konkrete Fristen: <table><tr><th>Netzfahrplanerstellung</th><th>Termin</th></tr><tr><td>Trassenanmeldefrist erste Phase der Netzfahrplanerstellung</td><td>13.03.2026 – 13.04.2026 <u>12.03.2027 – 12.04.2027</u></td></tr><tr><td>Vorläufiger Netzfahrplanentwurf erste Phase der Netzfahrplanerstellung</td><td>bis 06.07.2026<u>05.07.2027</u></td></tr><tr><td>Stellungnahme des ZB oder des einbezogenen EVU zum</td><td>bis 07.08.2026<u>06.08.2027</u></td></tr></table> <tr><td></td><td></td><td>Aktualisierungen</td></tr></td></tr>	4.2.1.3 Fristen für die Netzfahrplanerstellung Aus dem Rahmenterminplan gem. Richtlinie 402.0203 ergeben sich für den Netzfahrplan 2027 nachfolgende konkrete Fristen: <table><tr><th>Netzfahrplanerstellung</th><th>Termin</th></tr><tr><td>Trassenanmeldefrist erste Phase der Netzfahrplanerstellung</td><td>13.03.2026 – 13.04.2026</td></tr><tr><td>Vorläufiger Netzfahrplanentwurf erste Phase der Netzfahrplanerstellung</td><td>bis 06.07.2026</td></tr><tr><td>Stellungnahme des ZB oder des einbezogenen EVU zum</td><td>bis 07.08.2026</td></tr></table> 4.2.1.3 Fristen für die Netzfahrplanerstellung Aus dem Rahmenterminplan gem. Richtlinie 402.0203 ergeben sich für den Netzfahrplan 2027<u>2028</u> nachfolgende konkrete Fristen: <table><tr><th>Netzfahrplanerstellung</th><th>Termin</th></tr><tr><td>Trassenanmeldefrist erste Phase der Netzfahrplanerstellung</td><td>13.03.2026 – 13.04.2026 <u>12.03.2027 – 12.04.2027</u></td></tr><tr><td>Vorläufiger Netzfahrplanentwurf erste Phase der Netzfahrplanerstellung</td><td>bis 06.07.2026<u>05.07.2027</u></td></tr><tr><td>Stellungnahme des ZB oder des einbezogenen EVU zum</td><td>bis 07.08.2026<u>06.08.2027</u></td></tr></table> <tr><td></td><td></td><td>Aktualisierungen</td></tr>	Netzfahrplanerstellung	Termin	Trassenanmeldefrist erste Phase der Netzfahrplanerstellung	13.03.2026 – 13.04.2026	Vorläufiger Netzfahrplanentwurf erste Phase der Netzfahrplanerstellung	bis 06.07.2026	Stellungnahme des ZB oder des einbezogenen EVU zum	bis 07.08.2026	Netzfahrplanerstellung	Termin	Trassenanmeldefrist erste Phase der Netzfahrplanerstellung	13.03.2026 – 13.04.2026 <u>12.03.2027 – 12.04.2027</u>	Vorläufiger Netzfahrplanentwurf erste Phase der Netzfahrplanerstellung	bis 06.07.2026 <u>05.07.2027</u>	Stellungnahme des ZB oder des einbezogenen EVU zum	bis 07.08.2026 <u>06.08.2027</u>			Aktualisierungen
4.2.1.3 Fristen für die Netzfahrplanerstellung Aus dem Rahmenterminplan gem. Richtlinie 402.0203 ergeben sich für den Netzfahrplan 2027 nachfolgende konkrete Fristen: <table><tr><th>Netzfahrplanerstellung</th><th>Termin</th></tr><tr><td>Trassenanmeldefrist erste Phase der Netzfahrplanerstellung</td><td>13.03.2026 – 13.04.2026</td></tr><tr><td>Vorläufiger Netzfahrplanentwurf erste Phase der Netzfahrplanerstellung</td><td>bis 06.07.2026</td></tr><tr><td>Stellungnahme des ZB oder des einbezogenen EVU zum</td><td>bis 07.08.2026</td></tr></table> 4.2.1.3 Fristen für die Netzfahrplanerstellung Aus dem Rahmenterminplan gem. Richtlinie 402.0203 ergeben sich für den Netzfahrplan 2027<u>2028</u> nachfolgende konkrete Fristen: <table><tr><th>Netzfahrplanerstellung</th><th>Termin</th></tr><tr><td>Trassenanmeldefrist erste Phase der Netzfahrplanerstellung</td><td>13.03.2026 – 13.04.2026 <u>12.03.2027 – 12.04.2027</u></td></tr><tr><td>Vorläufiger Netzfahrplanentwurf erste Phase der Netzfahrplanerstellung</td><td>bis 06.07.2026<u>05.07.2027</u></td></tr><tr><td>Stellungnahme des ZB oder des einbezogenen EVU zum</td><td>bis 07.08.2026<u>06.08.2027</u></td></tr></table> <tr><td></td><td></td><td>Aktualisierungen</td></tr>	Netzfahrplanerstellung	Termin	Trassenanmeldefrist erste Phase der Netzfahrplanerstellung	13.03.2026 – 13.04.2026	Vorläufiger Netzfahrplanentwurf erste Phase der Netzfahrplanerstellung	bis 06.07.2026	Stellungnahme des ZB oder des einbezogenen EVU zum	bis 07.08.2026	Netzfahrplanerstellung	Termin	Trassenanmeldefrist erste Phase der Netzfahrplanerstellung	13.03.2026 – 13.04.2026 <u>12.03.2027 – 12.04.2027</u>	Vorläufiger Netzfahrplanentwurf erste Phase der Netzfahrplanerstellung	bis 06.07.2026 <u>05.07.2027</u>	Stellungnahme des ZB oder des einbezogenen EVU zum	bis 07.08.2026 <u>06.08.2027</u>			Aktualisierungen	
Netzfahrplanerstellung	Termin																			
Trassenanmeldefrist erste Phase der Netzfahrplanerstellung	13.03.2026 – 13.04.2026																			
Vorläufiger Netzfahrplanentwurf erste Phase der Netzfahrplanerstellung	bis 06.07.2026																			
Stellungnahme des ZB oder des einbezogenen EVU zum	bis 07.08.2026																			
Netzfahrplanerstellung	Termin																			
Trassenanmeldefrist erste Phase der Netzfahrplanerstellung	13.03.2026 – 13.04.2026 <u>12.03.2027 – 12.04.2027</u>																			
Vorläufiger Netzfahrplanentwurf erste Phase der Netzfahrplanerstellung	bis 06.07.2026 <u>05.07.2027</u>																			
Stellungnahme des ZB oder des einbezogenen EVU zum	bis 07.08.2026 <u>06.08.2027</u>																			
		Aktualisierungen																		

INB 2027		INB 2028		Anmerkungen
vorläufigen Netzfahrplanentwurf erste Phase der Netzfahrplanerstellung		vorläufigen Netzfahrplanentwurf erste Phase der Netzfahrplanerstellung		
Versand der Angebote	bis 17.08.2026*	Versand der Angebote	bis 17.08.2026 <u>16.08.2027</u> *	
Annahme der Angebote	bis 24.08.2026*	Annahme der Angebote	bis 24.08.2026 <u>23.08.2027</u> *	
Trassenanmeldefrist zweite Phase der Netzfahrplanerstellung	14.04.2026 - 13.07.2026	Trassenanmeldefrist zweite Phase der Netzfahrplanerstellung	14.04.2026 — 13.07.2026 <u>13.04.2027 - 12.07.2027</u>	
Endgültiger Netzfahrplanentwurf zweite Phase der Netzfahrplanerstellung	bis 28.09.2026	Endgültiger Netzfahrplanentwurf zweite Phase der Netzfahrplanerstellung	bis 28.09.2026 <u>20.09.2027</u>	
Beginn Netzfahrplan	13.12.2026 um 00:00 Uhr	Beginn Netzfahrplan	13.12.2026 <u>12.12.2027</u> um 00:00 Uhr	
*= Sollte die DB InfraGO AG aus der Netzfahrplanerstellung heraus Trassenablehnungen beabsichtigen, können sich die genannten Termine infolge der Unterrichtung nach § 72 Satz 1 Nr. 1 ERegG und der Vorab-prüfung durch die BNetzA nach § 73 Abs. 1 Nr. 1 ERegG verschieben. Für Kapazitätszuweisungen in PCS auf SGV-Korridoren gelten die abweichenden Fristen gemäß Anlage 4.10.		*= Sollte die DB InfraGO AG aus der Netzfahrplanerstellung heraus Trassenablehnungen beabsichtigen, können sich die genannten Termine infolge der Unterrichtung nach § 72 Satz 1 Nr. 1 ERegG und der Vorab-prüfung durch die BNetzA nach § 73 Abs. 1 Nr. 1 ERegG verschieben. Für Kapazitätszuweisungen in PCS auf SGV-Korridoren gelten die abweichenden Fristen gemäß Anlage 4.10.		
4.2.1.9 Vorrangregeln (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)		4.2.1.9 Vorrangregeln (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)		
a) Die DB InfraGO AG entscheidet vorbehaltlich der Rechte des ZB, die sich aus § 49 ERegG ergeben, und vorbehaltlich der Bestimmungen der §§ 55, 57 ERegG gemäß §52 Abs. 7 ERegG nach Maßgabe folgender Reihenfolge (1) Vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr im Geltungsbereich der INB gemäß Ziffern 1.3.2.1 und 2.2.1 (2) Grenzüberschreitende Zugtrassen (3) Zugtrassen für den Güterverkehr.		a) Die DB InfraGO AG entscheidet vorbehaltlich der Rechte des ZB, die sich aus § 49 ERegG ergeben, und vorbehaltlich der Bestimmungen der §§ 55, 57 ERegG gemäß §52 Abs. 7 ERegG nach Maßgabe folgender Reihenfolge (1) Vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr im Geltungsbereich der INB gemäß Ziffern 1.3.2.1 und 2.2.1 (2) Grenzüberschreitende Zugtrassen (3) Zugtrassen für den Güterverkehr.		

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
Abweichend von der zuvor dargestellten Reihenfolge werden Zugtrassen für den internationalen Güterverkehr gleichrangig mit vertaktetem oder ins Netz eingebundenem Verkehr behandelt, wenn der Konfliktabschnitt auf Zu- und/oder Abbringertrassen liegt, die gemäß Ziffer 4.2.5.1 mit den PaPs in einem Bestellvorgang bestellt wurden. Vertakteter Verkehr im Sinne vorstehender Nr. 1 liegt vor, sofern ein Taktgefüge die nachfolgenden Kriterien, für alle Taktzüge, welche den Nachweis der Vertaktung begründen sollen, am selben Tag erfüllt. Für die Bestimmung eines Taktes ist vom ZB die Mustertrasse anzugeben, die die Taktkriterien für alle vertakteten Züge vorgibt. Für den Takt sind die Angaben in der (ggf. plausibilisierten) Trassenanmeldung maßgeblich. Die konfliktbehaftete Zugtrasse muss Teil des Taktgefüges sein. Die Referenzbetriebsstelle ist der erste bestellte Halt der Mustertrasse im Konfliktabschnitt, soweit im Konfliktabschnitt kein Halt bestellt wurde, dann der letzte Halt vor dem Konfliktabschnitt. 1. Kriterium grundsätzlich auf demselben Laufweg Das Kriterium bezieht sich auf Zugtrassen (i. d. R. zusammengefasst in einer Linie) mit gleichen ■ Abgangsbahnhöfen, Zielbahnhöfen; ■ Laufwegen (Relationen): Dabei bezieht sich die Feststellung „Takt“ stets auf den gesamten Konfliktabschnitt einer Zugtrasse. Der Vor- und Nachlauf bei einzelnen Zugtrassen ist für die Zuordnung dieser Trasse zum Taktgefüge unschädlich; und ■ Zwischenhalten: Diese können Systemhalte oder Einzelhalte (z. B. Tagesrandhalte) sein. Systemhalte sind in der Haltekonzeption einer Linie für alle Taktzüge vorgegebenen Halte. Sofern sich ein Konflikt im Bereich des Vor- oder Nachlaufs der einzelnen Zugtrassen ergibt, besteht auf diesem Abschnitt des Laufweges kein Taktschutz. Voraussetzung für den Takt ist,	Abweichend von der zuvor dargestellten Reihenfolge werden Zugtrassen für den internationalen Güterverkehr gleichrangig mit vertaktetem oder ins Netz eingebundenem Verkehr behandelt, wenn der Konfliktabschnitt auf Zu- und/oder Abbringertrassen liegt, die gemäß Ziffer 4.2.5.1 mit den PaPs in einem Bestellvorgang bestellt wurden. Vertakteter Verkehr im Sinne vorstehender Nr. 1 liegt vor, sofern ein Taktgefüge die nachfolgenden Kriterien, für alle Taktzüge, welche den Nachweis der Vertaktung begründen sollen, am selben Tag erfüllt. Für die Bestimmung eines Taktes ist vom ZB die Mustertrasse anzugeben, die die Taktkriterien für alle vertakteten Züge vorgibt. Für den Takt sind die Angaben in der (ggf. plausibilisierten) Trassenanmeldung maßgeblich. Die konfliktbehaftete Zugtrasse muss Teil des Taktgefüges sein. <u>Das Taktgefüge ist vor Abgabe der Trassenanmeldung der Taktzüge durch ein entsprechendes CaseReference-Objekt „Taktverbund“ zu übermitteln. Alle Taktzüge, welche den Nachweis der Vertaktung begründen sollen, müssen in ihrer Trassenanmeldung im dafür vorgesehenen Feld auf dieses CaseReference-Objekt referenzieren.</u> Die Referenzbetriebsstelle ist der erste bestellte Halt der Musterkonfliktbehafteten Trasse im Konfliktabschnitt, soweit im Konfliktabschnitt kein Halt bestellt wurde, dann der letzte Halt vor dem Konfliktabschnitt. 1. Kriterium grundsätzlich auf demselben Laufweg Das Kriterium bezieht sich auf Zugtrassen (i. d. R. zusammengefasst in einer Linie) mit gleichen ■ Abgangsbahnhöfen, Zielbahnhöfen; ■ Laufwegen (Relationen): Dabei bezieht sich die Feststellung „Takt“ stets auf den gesamten Konfliktabschnitt einer Zugtrasse. Der Vor- und	Anpassung von Vertaktung auf TTT Anmeldung-Datenformat. Es ist keine Mustertrasse notwendig, sondern der Taktverbund wird als explizit definiertes Objekt vor der Anmeldung der Trassen an die DB InfraGO AG übermittelt. Aufgrund der zwingend erforderlichen automatischen Verarbeitung von konstruktionsrelevanten Angaben können wir keine Angaben akzeptieren, die nicht eindeutig eine 1:1-Beziehung abbilden. Die Angabe von Anschlüssen ist primär Ausdruck eines sehr konkreten Verkehrsbedürfnisses (bzw. die Angabe von Umlaufverknüpfungen ein betriebliches Bedürfnis), daher ist es aus unserer Sicht auch zumutbar, eine detaillierte Angabe vom ZB einzufordern. Anpassung von Vertaktung auf TTT Anmeldung-Datenformat. Es ist keine Mustertrasse notwendig, sondern der Taktverbund wird als explizit definiertes Objekt vor der Anmeldung der Trassen an die DB InfraGO AG übermittelt.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
dass die Laufwege der Zugtrassen im Konfliktbereich übereinstimmen. 2. Kriterium Wiederholung im zeitlichen Abstand in der Referenzbetriebsstelle: ■ verkehrt mindestens vier Mal an einem Tag an mindestens 45 Wochenverkehrstagen (zum Beispiel an 45 Montagen) oder an mindestens 100 Kalenderverkehrstagen im Fahrplanjahr und ■ mit einer Wiederholung innerhalb 120 Minuten und ■ grundsätzlich zur gleichen Minute: Wobei bei Taktzügen abweichende Zeitwerte zur Mustertrasse in der Referenzbetriebsstelle in der Größenordnung von bis zu ± 3 Minuten angemeldet werden können, ohne dass dadurch das Kriterium „zur gleichen Minute“ verletzt wird und zwar bezogen auf die: • Ankunftszeit bei endenden Zugtrassen • Abfahrtszeit bei beginnenden Zugtrassen • Ankunftszeit und Abfahrtszeit bei Zwischenhalten mit bestellten Haltezeiten Die Bewertung der Zulässigkeit von Abweichungen bei den Ankunfts- und / oder Abfahrtszeiten in der Referenzbetriebsstelle gegenüber der Mustertrasse erfolgt stets auf Basis der bestellten bzw. ggf. plausibilisierten Zeiten der Trassenanmeldungen. b) Ins Netz eingebunden im Sinne vorstehender lit. a) (1) ist (1) im SPV der Verkehr, wenn er: ■ mindestens zwei bestellte Anschlussverbindungen (dargestellt mit TrainActivity 0046 oder 0047 sowie Angabe der von/auf eigene oder andere Zugtrassen (AssociatedAttachedTrainID, AssociatedAttachedOTN oder AssociatedAttachedTrainServiceNumber (verkehrliche Liniennummer)) an der jeweiligen Betriebsstelle) an mindestens zwei bestellten Halten innerhalb von 30 Minuten von/auf eigene oder andere Zugtrassen unter Einhaltung der kleinsten	Nachlauf bei einzelnen Zugtrassen ist für die Zuordnung dieser Trasse zum Taktgefüge unschädlich; und ■ Zwischenhalten: Diese können Systemhalte oder Einzelhalte (z. B. Tagesrandhalte) sein. Systemhalte sind in der Haltekonzeption einer Linie für alle Taktzüge vorgegebenen Halte. Sofern sich ein Konflikt im Bereich des Vor- oder Nachlaufs der einzelnen Zugtrassen ergibt, besteht auf diesem Abschnitt des Laufweges kein Taktschutz. Voraussetzung für den Takt ist, dass die Laufwege der Zugtrassen im Konfliktbereich übereinstimmen. 2. Kriterium Wiederholung im zeitlichen Abstand in der Referenzbetriebsstelle: ■ verkehrt mindestens vier Mal an einem Tag an mindestens 45 Wochenverkehrstagen (zum Beispiel an 45 Montagen) oder an mindestens 100 Kalenderverkehrstagen im Fahrplanjahr und ■ mit einer Wiederholung innerhalb 120 Minuten und ■ grundsätzlich zur gleichen Minute: Wobei bei Taktzügen abweichende Zeitwerte zur Musterkonfliktbehafteten Trasse in der Referenzbetriebsstelle in der Größenordnung von bis zu ± 3 Minuten angemeldet werden können, ohne dass dadurch das Kriterium „zur gleichen Minute“ verletzt wird und zwar bezogen auf die: • Ankunftszeit bei endenden Zugtrassen • Abfahrtszeit bei beginnenden Zugtrassen • Ankunftszeit und Abfahrtszeit bei Zwischenhalten mit bestellten Haltezeiten Die Bewertung der Zulässigkeit von Abweichungen bei den Ankunfts- und / oder Abfahrtszeiten in der Referenzbetriebsstelle gegenüber der Musterkonfliktbehafteten Trasse erfolgt stets auf Basis der bestellten bzw. ggf. plausibilisierten Zeiten der Trassenanmeldungen.	Anpassung von Vertaktung auf TTT Anmeldung-Datenformat. Es ist keine Mustertrasse notwendig, sondern der Taktverbund wird als explizit definiertes Objekt vor der Anmeldung der Trassen an die DB InfraGO AG übermittelt.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
Mindestübergangszeit gem. Anlage 8 der Planungsparameter bestellt hat oder - einen bestellten Umlauf (dargestellt mit TrainActivity 0044 oder 0045 sowie Angabe der betroffenen Zugtrasse (AssociatedAttachedTrainID, AssociatedAttachedOTN oder AssociatedAttachedTrainServiceNumber (verkehrliche Liniennummer)) an der jeweiligen Betriebsstelle) (bei mehreren miteinander verknüpften Trassen) mit unveränderter Zugkonfiguration bildet, wobei der Umlauf auch dann gewährt wird, wenn die Hinfahrt und die Rückfahrt mit weiteren Trassen miteinander verknüpft werden. Die Zugkonfiguration nach vorstehendem Satz ist auch dann unverändert, wenn bei Triebwagenzügen ein oder mehrere Triebwageneinheiten abgesetzt oder zugesetzt werden. Aus zeitlicher Sicht dürfen zwischen Hin- und Rückfahrt und bei mehreren Trassenverknüpfungen innerhalb eines Umlaufs jeweils zwischen Ankunft und Abfahrt maximal 60 Minuten liegen. Eine Hin- und Rückfahrt definieren sich in räumlicher Sicht dadurch, dass der Zielbahnhof der Rückfahrt in räumlicher Nähe zum Startbahnhof der Hinfahrt liegt (z.B. mit Zu- und Abführung zur selben Abstellanlage oder in dasselbe Instandhaltungswerk am Anfang und Ende des Umlaufs). Im Marktsegment Punkt-zu-Punkt kann für die Netzeinbindung nicht auf bestellte Anschlüsse zurückgegriffen werden, weil Anschlüsse zum Ausschluss des Marktsegments Punkt-zu-Punkt (vgl. Ziffer 5.3.2.5) führen. (2) im SGV der Verkehr, wenn: - er mindestens zwei bestellte Anschlussverbindungen (dargestellt mit TrainActivity 0046 oder 0047 sowie Angabe der von/auf eigene oder andere Zugtrassen (AssociatedAttachedTrainID, AssociatedAttachedOTN oder AssociatedAttachedTrainServiceNumber (verkehrliche Liniennummer)) an der jeweiligen Betriebsstelle) an mindestens zwei Halten auf eigene oder andere Zugtrassen; bei anderen (d.h. nicht eigenen) Zugtrassen genügt die Angabe der Linienbezeichnung oder anderer geeigneter Merkmale zur Identifikation der Anschlüsse) bestellt worden sind, in der eine Gruppe	b) Ins Netz eingebunden im Sinne vorstehender lit. a) (1) ist (1) im SPV der Verkehr, wenn er: - mindestens zwei bestellte Anschlussverbindungen (dargestellt mit TrainActivity 0046 oder 0047 sowie Angabe der von/auf eigene oder andere Zugtrassen (AssociatedAttachedTrainID, AssociatedAttachedOTN oder AssociatedAttachedTrainServiceNumber (verkehrliche Liniennummer)) an der jeweiligen Betriebsstelle) an mindestens zwei bestellten Halten innerhalb von 30 Minuten von/auf eigene oder andere Zugtrassen unter Einhaltung der kleinsten Mindestübergangszeit gem. Anlage 8 der Planungsparameter bestellt hat. <u>Ausschließlich bei Anschlüssenwünschen von/zu Zugtrassen anderer ZB können alternativ auch die AssociatedAttachedTrainService angegeben werden. AssociatedAttachedTrainService kann nur aus 6 Zeichen bestehen. Der ZB ist verpflichtet folgendes Format zu verwenden (z.B. RB6, L10) Linienart mit Nummer ohne Leerzeichen, oder ein alternatives Format vor Abgabe der Trassenanmeldung mit der DB InfraGO AG zu vereinbaren. Wenn die Daten nicht korrekt angegeben werden, werden diese im Verfahren nicht berücksichtigt</u> oder - einen bestellten Umlauf (dargestellt mit TrainActivity 0044 oder 0045 sowie Angabe der betroffenen Zugtrasse (AssociatedAttachedTrainID, AssociatedAttachedOTN oder AssociatedAttachedTrainServiceNumber (verkehrliche Liniennummer)) an der jeweiligen Betriebsstelle) (bei mehreren miteinander verknüpften Trassen) mit unveränderter Zugkonfiguration bildet, wobei der Umlauf auch dann gewährt wird, wenn die Hinfahrt und die Rückfahrt mit weiteren Trassen miteinander verknüpft werden. Die Zugkonfiguration nach vorstehendem Satz ist auch dann unverändert, wenn bei Triebwagenzügen ein oder mehrere Triebwageneinheiten abgesetzt oder zugesetzt werden. Aus zeitlicher Sicht dürfen zwischen Hin- und Rückfahrt und bei mehreren Trassenverknüpfungen innerhalb eines Umlaufs jeweils zwischen Ankunft und Abfahrt maximal 60 Minuten liegen. Eine Hin- und Rückfahrt definieren sich in räumlicher Sicht dadurch, dass der Zielbahnhof der Rückfahrt in räumlicher Nähe zum Startbahnhof der Hinfahrt liegt (z.B. mit Zu- und Abführung zur	Anpassung von Vertaktung auf TTT Anmeldung-Datenformat. Es ist keine Mustertrasse notwendig, sondern der Taktverbund wird als explizit definiertes Objekt vor der Anmeldung der Trassen an die DB InfraGO AG übermittelt. Aufgrund der zwingend erforderlichen automatischen Verarbeitung von konstruktionsrelevanten Angaben können wir keine Angaben akzeptieren, die nicht eindeutig eine 1:1-Beziehung abbilden. Die Angabe von Anschlüssen ist primär Ausdruck eines sehr konkreten Verkehrsbedürfnisses (bzw. die Angabe von Umlaufverknüpfungen ein betriebliches Bedürfnis), daher ist es aus unserer Sicht auch zumutbar, eine detaillierte Angabe vom ZB einzufordern.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
bestehend aus mindestens 8 Wagen abgesetzt oder gekoppelt werden oder - er einen bestellten Umlauf (dargestellt mit TrainActivity 0044 oder 0045 sowie unter Angabe betroffenen Zugtrasse (AssociatedAttachedTrainID, AssociatedAttachedOTN oder AssociatedAttachedTrainServiceNumber (verkehrliche Liniennummer)) an der jeweiligen Betriebsstelle) (bei mehreren miteinander verknüpften Trassen) mit unverändertem Triebfahrzeug bestellt hat, wobei der Umlauf auch dann gewahrt wird, wenn die Hinfahrt und die Rückfahrt mit weiteren Trassen miteinander verknüpft werden. Aus zeitlicher Sicht dürfen zwischen Hin- und Rückfahrt und bei mehreren Trassenverknüpfungen innerhalb eines Umlaufs jeweils zwischen Ankunft und Abfahrt maximal 480 Minuten liegen. Hin- und Rückfahrt definieren sich in räumlicher Sicht dadurch, dass der Zielbahnhof der Rückfahrt in räumlicher Nähe zum Startbahnhof der Hinfahrt liegt (z.B. Bedienung desselben Hafens oder Werks am Anfang und Ende des Umlaufs). - bei Konflikten innerhalb der Verkehrsart SGV gelten als ins netzeingebundene Verkehre Trassen, die einen Umschlagspunkt zum Tausch von Ladeeinheiten des kombinierten Verkehrs innerhalb der Betriebsstelle MegaHub Lehrte haben und bei denen zwischen Ankunft der einen Trassen und Abfahrt der anderen Trasse bzw. zwischen Ankunft und Weiterfahrt einer Trasse nicht mehr als 240 Minuten liegen, jedoch eine Mindestaufenthaltszeit von 180 Minuten. Zur Berücksichtigung vorgenannter Kriterien hat der ZB die jeweils notwendigen Angaben fristgerecht mit der Trassenanmeldung zu übermitteln beziehungsweise im Bestellportal an zugeben nach Einleitung des Streitbeilegungsverfahrens nach Ziffer 4.2.1.8 entsprechende Nachweise auf Anforderung der DB InfraGO AG innerhalb von 2 Arbeitstagen nach Aufforderung zu erbringen. Wird der Nachweis nicht innerhalb von 2 AT erbracht, fordert die DB InfraGO AG den ZB auf, innerhalb von 1 AT die entsprechenden Nachweise zu erbringen. Versäumt der ZB auch diese Frist, ist der Nachweis nicht erbracht. Gleiches gilt für den Nachweis einer vertakteten Trasse.	selben Abstellanlage oder in dasselbe Instandhaltungswerk am Anfang und Ende des Umlaufs). Im Marktsegment Punkt-zu-Punkt kann für die Netzeinbindung nicht auf bestellte Anschlüsse zurückgegriffen werden, weil Anschlüsse zum Ausschluss des Marktsegments Punkt-zu-Punkt (vgl. Ziffer 5.3.2.5) führen. (2) im SGV der Verkehr, wenn: - er mindestens zwei bestellte Anschlussverbindungen (dargestellt mit TrainActivity 0046 oder 0047 sowie Angabe der von/auf eigene oder andere Zugtrassen (AssociatedAttachedTrainID, AssociatedAttachedOTN oder AssociatedAttachedTrainServiceNumber (verkehrliche Liniennummer)) an der jeweiligen Betriebsstelle) an mindestens zwei Halten auf eigene oder andere Zugtrassen; bei anderen (d.h. nicht eigenen) Zugtrassen genügt die Angabe der Linienbezeichnung oder anderer geeigneter Merkmale zur Identifikation der Anschlüsse) bestellt worden sind, in der eine Gruppe bestehend aus mindestens 8 Wagen abgesetzt oder gekoppelt werden oder - er einen bestellten Umlauf (dargestellt mit TrainActivity 0044 oder 0045 sowie unter Angabe betroffenen Zugtrasse (AssociatedAttachedTrainID, AssociatedAttachedOTN oder AssociatedAttachedTrainServiceNumber (verkehrliche Liniennummer)) an der jeweiligen Betriebsstelle) (bei mehreren miteinander verknüpften Trassen) mit unverändertem Triebfahrzeug bestellt hat, wobei der Umlauf auch dann gewahrt wird, wenn die Hinfahrt und die Rückfahrt mit weiteren Trassen miteinander verknüpft werden. Aus zeitlicher Sicht dürfen zwischen Hin- und Rückfahrt und bei mehreren Trassenverknüpfungen innerhalb eines Umlaufs jeweils zwischen Ankunft und Abfahrt maximal 480 Minuten liegen. Hin- und Rückfahrt definieren sich in räumlicher Sicht dadurch, dass der Zielbahnhof der Rückfahrt in räumlicher Nähe zum Startbahnhof der Hinfahrt liegt (z.B. Bedienung desselben Hafens oder Werks am Anfang und Ende des Umlaufs). - bei Konflikten innerhalb der Verkehrsart SGV gelten als ins netzeingebundene Verkehre Trassen, die einen Umschlagspunkt zum Tausch von Ladeeinheiten des kombinierten	Inhaltliche Änderung. Aufgrund der zwingend erforderlichen automatischen Verarbeitung von konstruktionsrelevanten Angaben, können wir keine Angaben akzeptieren, die nicht eindeutig eine 1:1-Beziehung abbilden. Die Angabe von Anschlüssen ist primär Ausdruck eines sehr konkreten Verkehrsbedarfes (bzw. die Angabe von Umlaufverknüpfungen ein betriebliches Bedürfnis), daher ist es aus unserer Sicht auch zumutbar, eine detaillierte Angabe vom ZB einzufordern. Im SGV sehen wir dieses Bedürfnis auf eine unbekannte Zugnummer im Rahmen einer Linie nicht als notwendig an.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
c) Für das Streitbeilegungsverfahren Liegen in einem Streitbeilegungsverfahren Trassenanmeldungen eines ZB vor, der in zwei der letzten drei abgeschlossenen Fahrplanjahren jeweils mehr als 30% der Trassenkilometer seiner gesamten Trassenverträge des Netzfahrplans (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) storniert hat (Stornoquote), wird diese Trassenanmeldung als Verlierer im Streitbeilegungsverfahren bewertet und ist somit gegenüber Trassenanmeldungen, die diese Voraussetzung nicht erfüllen, nachrangig. Erfüllen mehrere der Konfliktpartner eines Streitbeilegungsverfahrens das zuvor genannte Kriterium, gewinnt der ZB mit der geringsten durchschnittlichen Stornoquote die Kapazität. Für die Ermittlung der für das Streitbeilegungsverfahren maßgeblichen, durchschnittlichen Stornoquote werden ausschließlich die Fahrplanjahre berücksichtigt, in denen die Stornoquote überschritten wurde. Die durchschnittliche Stornoquote im Streitbeilegungsverfahren ergibt sich aus der Summe der in diesen Fahrplanjahren festgestellten Stornoquoten, dividiert durch die Anzahl der berücksichtigten Fahrplanjahre. Die Regelung nach Abs. 1 dieser Vorschrift gilt nicht für ZB, die in den letzten drei Jahren keine Trassenanmeldungen in der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung vorgenommen haben. Meldet ein solcher ZB erstmals oder wieder in der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung Trassen an, wird seine Stornoquote weder im Fahrplanjahr, auf das sich diese Trassenanmeldungen beziehen, noch im darauffolgenden Fahrplanjahr erfasst. Die Erfassung der Stornoquote beginnt somit erst im sich daran anschließenden Fahrplanjahr – unabhängig davon, ob in der zwischenliegenden ersten Phase der Netzfahrplanerstellung Trassenanmeldungen vorgenommen wurden. Zur Veranschaulichung: 1. Fahrplanjahr: erstmalige Trassenanmeldungen → keine Quotenerfassung	Verkehrs innerhalb der Betriebsstelle MegaHub Lehrte haben und bei denen zwischen Ankunft der einen Trassen und Abfahrt der anderen Trasse bzw. zwischen Ankunft und Weiterfahrt einer Trasse nicht mehr als 240 Minuten liegen, jedoch eine Mindestaufenthaltszeit von 180 Minuten. Zur Berücksichtigung vorgenannter Kriterien hat der ZB die jeweils notwendigen Angaben fristgerecht mit der Trassenanmeldung zu übermitteln beziehungsweise im Bestellportal an zugeben nach Einleitung des Streitbeilegungsverfahrens nach Ziffer 4.2.1.8 entsprechende Nachweise auf Anforderung der DB InfraGO AG innerhalb von 2 Arbeitstagen nach Aufforderung zu erbringen. Wird der Nachweis nicht innerhalb von 2 AT erbracht, fordert die DB InfraGO AG den ZB auf, innerhalb von 1 AT die entsprechenden Nachweise zu erbringen. Versäumt der ZB auch diese Frist, ist der Nachweis nicht erbracht. Gleiches gilt für den Nachweis einer vertakteten Trasse. c) Für das Streitbeilegungsverfahren Liegen in einem Streitbeilegungsverfahren Trassenanmeldungen eines ZB vor, der in zwei der letzten drei abgeschlossenen Fahrplanjahren jeweils mehr als 30% der Trassenkilometer seiner gesamten Trassenverträge des Netzfahrplans (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) storniert hat (Stornoquote), wird diese Trassenanmeldung als Verlierer im Streitbeilegungsverfahren bewertet und ist somit gegenüber Trassenanmeldungen, die diese Voraussetzung nicht erfüllen, nachrangig. Erfüllen mehrere der Konfliktpartner eines Streitbeilegungsverfahrens das zuvor genannte Kriterium, gewinnt der ZB mit der geringsten durchschnittlichen Stornoquote die Kapazität. Für die Ermittlung der für das Streitbeilegungsverfahren maßgeblichen, durchschnittlichen Stornoquote werden ausschließlich die Fahrplanjahre berücksichtigt, in denen die Stornoquote überschritten wurde. Die durchschnittliche Stornoquote im Streitbeilegungsverfahren ergibt sich aus der Summe der in diesen Fahrplanjahren festgestellten Stornoquoten, dividiert durch die Anzahl der berücksichtigten Fahrplanjahre.	Kunde gibt Angaben zu Takt und Netzeinbindung mit Trassenanmeldung ab, Anfragen und Nachforderungen während der NEP sind nicht mehr vorgesehen.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
■ 2. Fahrplanjahr: bei Trassenanmeldung → keine Quotenerfassung ■ 3. Fahrplanjahr: Trassenanmeldung in der 1. Netzfahrplanphase → Quotenerfassung ■ 4. Fahrplanjahr: Trassenanmeldung in der 1. Netzfahrplanphase → Quotenerfassung ■ 5. Fahrplanjahr: Trassenanmeldung in der 1. Netzfahrplanphase → da das 4. Fahrplanjahr noch nicht abgeschlossen ist, ist eine Bewertung als „Verlierer“ aufgrund der Stornoquote nicht möglich. ■ 6. Fahrplanjahr: Trassenanmeldung in der 1. Netzfahrplanphase → sofern in Jahr 3 und 4 die Stornoquote überschritten wurde, ist erstmals eine Bewertung als „Verlierer“ im Sinne der Regelung möglich. Zudem wird diese Regelung nach Abs. 1 nur für Trassen angewendet, die nicht auf einer neuen Relation angemeldet wurden. Eine Trassenanmeldung bedient keine neue Relation, wenn im vorherigen abgeschlossenen Netzfahrplan: ■ mindestens eine Trassenbestellung des ZB mit drei Verkehrshalten an gleichen Betriebsstellen existiert oder ■ wenn die seinerzeitige Start- und Ziel-Betriebsstelle in der neuen Trassenbestellung ebenfalls vorhanden ist. Stornierungen, die auf nichtwirtschaftliche Gründe zurückzuführen sind und die sich dem Einfluss des ZB entziehen, werden bei der Berechnung der Stornoquote nicht berücksichtigt. Stornierungen insbesondere aufgrund von fehlendem Rollmaterial und bei Personalengpässen werden der oben genannten Stornoquote zugerechnet. Für nichtwirtschaftliche Gründe gilt Ziffer 3.3.4.4.3 entsprechend. Die DB InfraGO AG sendet an den ZB 15 Arbeitstage vor dem Beginn der Trassenanmeldephase (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) gemäß Ziffer 4.2.1.3 eine Information über die Einhaltung der Storno- und Annahmequote für das jeweilige letzte abgeschlossene Fahrplanjahr bzw. für die letzte	Die Regelung nach Abs. 1 dieser Vorschrift gilt nicht für ZB, die in den letzten drei Jahren keine Trassenanmeldungen in der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung vorgenommen haben. Meldet ein solcher ZB erstmals oder wieder in der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung Trassen an, wird seine Stornoquote weder im Fahrplanjahr, auf das sich diese Trassenanmeldungen beziehen, noch im darauffolgenden Fahrplanjahr erfasst. Die Erfassung der Stornoquote beginnt somit erst im sich daran anschließenden Fahrplanjahr - unabhängig davon, ob in der zwischenliegenden ersten Phase der Netzfahrplanerstellung Trassenanmeldungen vorgenommen wurden. Zur Veranschaulichung: ■ 1. Fahrplanjahr: erstmalige Trassenanmeldungen → keine Quotenerfassung ■ 2. Fahrplanjahr: bei Trassenanmeldung → keine Quotenerfassung ■ 3. Fahrplanjahr: Trassenanmeldung in der 1. Netzfahrplanphase → Quotenerfassung ■ 4. Fahrplanjahr: Trassenanmeldung in der 1. Netzfahrplanphase → Quotenerfassung ■ 5. Fahrplanjahr: Trassenanmeldung in der 1. Netzfahrplanphase → da das 4. Fahrplanjahr noch nicht abgeschlossen ist, ist eine Bewertung als „Verlierer“ aufgrund der Stornoquote nicht möglich. ■ 6. Fahrplanjahr: Trassenanmeldung in der 1. Netzfahrplanphase → sofern in Jahr 3 und 4 die Stornoquote überschritten wurde, ist erstmals eine Bewertung als „Verlierer“ im Sinne der Regelung möglich. Zudem wird diese Regelung nach Abs. 1 nur für Trassen angewendet, die nicht auf einer neuen Relation angemeldet wurden. Eine <u>Reference Train</u> Trassenanmeldung bedient keine <u>eine</u> neue Relation, wenn <u>für alle Trassenanmeldungen unter diesem Reference Train</u> im vorherigen abgeschlossenen Netzfahrplan: ■ mindestens <u>keine</u> Trassenbestellung des ZB mit drei Verkehrshalten an gleichen Betriebsstellen existiert oder <u>und</u>	

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
abgeschlossene ENP-Annahmephase. Diese Information enthält für diejenigen ZB, die die Stornoquote überschreiten oder die Annahmequote unterschreiten, die jeweilige tagesscharfe Storno- und Annahmequote je Trassenvertrag des jeweiligen letzten Bezugsfahrplans gemäß dieser Ziffer lit c) (für die Stornoquote) bzw. lit d) (für die Annahmequote). Die ZB, die die Stornoquote überschreiten und/oder die Annahmequote unterschreiten, erhalten zeitgleich mit der Information über die Einhaltung der Storno- und Annahmequote eine Aufforderung mit Frist bis 10 Arbeitstage vor Ende der Trassenanmeldephase (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) gemäß Ziffer 4.2.1.3, auf die Überschreitung der Stornoquote und/oder Unterschreitung der Annahmequote zu möglichen nichtwirtschaftlichen Gründen, die sich seinen Einflussmöglichkeiten entziehen, Stellung zu nehmen. Erfolgt keine entsprechende Übermittlung des ZB bis 10 Arbeitstage vor Ende der Trassenanmeldephase (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) gemäß Ziffer 4.2.1.3, erfolgt eine erneute Aufforderung, die innerhalb von fünf Arbeitstagen zu beantworten ist. Sofern der ZB nichtwirtschaftliche Gründe vorträgt, die sich seinem Einflussbereich entziehen, hat er die betroffenen Zugnummern (national/international) zu benennen, darzulegen und anhand von entsprechenden Unterlagen nachzuweisen, inwieweit die Trassen davon konkret betroffen waren. Dabei hat er insbesondere zu Stornierungen aufgrund von ■ außerhalb des Einflussbereichs der DB InfraGO AG liegenden infrastrukturellen Gründen, das konkrete Infrastrukturproblem (national/international) darzulegen (u. a. Zeitraum, Abschnitt, EIU); ■ Bauarbeiten, diese konkret darzulegen (u. a. Zeitraum, Abschnitt, anderes EIU); ■ Streik, die konkreten Streiktage und konkreten Streikauswirkungen darzulegen.	■ wenn die seinerzeitige Start- und Ziel-Betriebsstellen in der neuen Trassenbestellung ebenfalls nicht übereinstimmen-vorhanden ist. Stornierungen, die auf nichtwirtschaftliche Gründe zurückzuführen sind und die sich dem Einfluss des ZB entziehen, werden bei der Berechnung der Stornoquote nicht berücksichtigt. Stornierungen insbesondere aufgrund von fehlendem Rollmaterial und bei Personalengpässen werden der oben genannten Stornoquote zugerechnet. Für nichtwirtschaftliche Gründe gilt Ziffer 3.3.4.4.3 entsprechend. Die DB InfraGO AG sendet an den ZB 15 Arbeitstage vor dem Beginn der Trassenanmeldephase (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) gemäß Ziffer 4.2.1.3 eine Information über die Einhaltung der Storno- und Annahmequote für das jeweilige letzte abgeschlossene Fahrplanjahr bzw. für die letzte abgeschlossene ENP-Annahmephase. Diese Information enthält für diejenigen ZB, die die Stornoquote überschreiten oder die Annahmequote unterschreiten, die jeweilige tagesscharfe Storno- und Annahmequote je Trassenvertrag des jeweiligen letzten Bezugsfahrplans gemäß dieser Ziffer lit c) (für die Stornoquote) bzw. lit d) (für die Annahmequote). Die ZB, die die Stornoquote überschreiten und/oder die Annahmequote unterschreiten, erhalten zeitgleich mit der Information über die Einhaltung der Storno- und Annahmequote eine Aufforderung mit Frist bis 10 Arbeitstage vor Ende der Trassenanmeldephase (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) gemäß Ziffer 4.2.1.3, auf die Überschreitung der Stornoquote und/oder Unterschreitung der Annahmequote zu möglichen nichtwirtschaftlichen Gründen, die sich seinen Einflussmöglichkeiten entziehen, Stellung zu nehmen. Erfolgt keine entsprechende Übermittlung des ZB bis 10 Arbeitstage vor Ende der Trassenanmeldephase (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) gemäß Ziffer 4.2.1.3, erfolgt eine erneute Aufforderung, die innerhalb von fünf Arbeitstagen zu beantworten ist.	Änderung der Regelung, um eine durchgängige konsistente Konfliktbearbeitung gewährleisten zu können. -Änderung passt sich der TTT Logik an, dass ein Reference Train ein Verkehrsbedürfnis abbildet und entsprechend als eines bewertet wird in Hinblick auf Neuverkehr -Änderung bietet zudem mehr Transparenz ggü. den Zugangsberechtigten und der BNetzA. - Die betrachteten Trassen werden mit dieser Regelung als Gesamttrasse eines Verkehrsbedürfnisses betrachtet und nicht in kleine Teiltrassen geschnitten, welche das eigentliche Verkehrsbedürfnis nicht vollständig abbildet -

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
Die Möglichkeit des ZB nichtwirtschaftliche Gründe vorzutragen, die sich seinem Einflussbereich entziehen, erfolgt für das jeweilige letzte abgeschlossene Fahrplanjahr bzw. für die letzte abgeschlossene ENP-Annahmephase. Ein späteres Vorbringen für bereits vorliegende abgeschlossene Jahre ist präkludiert. Ein ZB, der in zwei der letzten drei abgeschlossenen Netzfahrplanperioden (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) jeweils mehr als 30% der Trassenkilometer seiner gesamten Trassenverträge des Netzfahrplans (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) storniert hat und im Streitbeilegungsverfahren gemäß der obenstehenden Regelung als Verlierer bewertet wird, kann seine zukünftige Verlässlichkeit der DB InfraGO AG gegenüber dadurch anzeigen, dass ein Stornierungsentgelt in Höhe von 70% des Trassenentgelts laut Trassenangebot zum Netzfahrplan (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) akzeptiert wird. Mit der Bereitschaft eines höheren Stornierungsentgelts für seine Trassenbestellung belegt der Zugangsberechtigte den Willen und die Fähigkeit zur zukünftigen Durchführung der angemeldeten Zugtrassen, obwohl die Stornoquote 30% überschritten hat. Die DB InfraGO AG sendet dazu den betroffenen ZB am Ende des Stellungnahme- und des darauf basierenden Prüfungsprozesses der DB InfraGO AG, spätestens jedoch 10 Arbeitstage nach Ende der Trassenanmeldefrist der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung i. S. d. Ziffer 4.2.1.3 eine Anfrage zur Akzeptanz eines höheren Stornierungsentgelts. Dabei hat der ZB die Möglichkeit, ein höheres Stornierungsentgelt pauschal für sämtliche mögliche konfliktäre Trassenanmeldungen zu akzeptieren oder mitzuteilen, dass er über ein höheres Stornierungsentgelt erst zum Zeitpunkt der konkreten Konfliktbearbeitung entscheiden möchte. Erfolgt keine entsprechende Übermittlung des ZB innerhalb von zwei Arbeitstagen, erfolgt eine erneute Aufforderung, die innerhalb von zwei Arbeitstagen zu beantworten ist. Erfolgt die Erklärung auch hiernach nicht oder nicht fristgerecht, gilt das höhere Stornierungsentgelt für den weiteren Verlauf der Netzfahrplanerstellung als nicht akzeptiert. Gleiches gilt für die Bearbeitung von Kapazitätskonflikten Abschnitt 6 der Richtlinie 402.0305.	Sofern der ZB nichtwirtschaftliche Gründe vorträgt, die sich seinem Einflussbereich entziehen, hat er die betroffenen Zugnummern (national/international) zu benennen, darzulegen und anhand von entsprechenden Unterlagen nachzuweisen, inwieweit die Trassen davon konkret betroffen waren. Dabei hat er insbesondere zu Stornierungen aufgrund von ■ außerhalb des Einflussbereichs der DB InfraGO AG liegenden infrastrukturellen Gründen, das konkrete Infrastrukturproblem (national/international) darzulegen (u. a. Zeitraum, Abschnitt, EIU); ■ Bauarbeiten, diese konkret darzulegen (u. a. Zeitraum, Abschnitt, anderes EIU); ■ Streik, die konkreten Streiktage und konkreten Streikauswirkungen darzulegen. Die Möglichkeit des ZB nichtwirtschaftliche Gründe vorzutragen, die sich seinem Einflussbereich entziehen, erfolgt für das jeweilige letzte abgeschlossene Fahrplanjahr bzw. für die letzte abgeschlossene ENP-Annahmephase. Ein späteres Vorbringen für bereits vorliegende abgeschlossene Jahre ist präkludiert. Ein ZB, der in zwei der letzten drei abgeschlossenen Netzfahrplanperioden (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) jeweils mehr als 30% der Trassenkilometer seiner gesamten Trassenverträge des Netzfahrplans (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) storniert hat und im Streitbeilegungsverfahren gemäß der obenstehenden Regelung als Verlierer bewertet wird, kann seine zukünftige Verlässlichkeit der DB InfraGO AG gegenüber dadurch anzeigen, dass ein Stornierungsentgelt in Höhe von 70% des Trassenentgelts laut Trassenangebot zum Netzfahrplan (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) akzeptiert wird. Mit der Bereitschaft eines höheren Stornierungsentgelts für seine Trassenbestellung belegt der Zugangsberechtigte den Willen und die Fähigkeit zur zukünftigen Durchführung der angemeldeten Zugtrassen, obwohl die Stornoquote 30% überschritten hat. Die DB InfraGO AG sendet dazu den betroffenen ZB am Ende des Stellungnahme- und des darauf basierenden	Diese Regelung wurde nur zur Einführung der Stornoregims eingeführt, da diese neue Regelung und ihre Folgen zum Bezugsjahr noch nicht bekannt waren. Mittlerweile ist diese Regelung eingeführt und auch für das jeweilige Bezugsjahr den Zugangsberechtigten bekannt. Ein Korrektiv auf der Ebene der Angemessenheit ist daher nicht mehr erforderlich. Es überwiegen die Interessen derjenigen ZB, die ihre angemeldeten Kapazitäten im Einklang mit den Schwellenwerten der Ziffer 4.2.1.9 lit. c) – d) nutzen, gegenüber denjenigen die

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	Prüfungsprozesses der DB InfraGO AG, spätestens jedoch 10 Arbeitstage nach Ende der Trassenanmeldefrist der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung i. S. d. Ziffer 4.2.1.3 eine Anfrage zur Akzeptanz eines höheren Stornierungsentgelts. Dabei hat der ZB die Möglichkeit, ein höheres Stornierungsentgelt pauschal für sämtliche mögliche konfliktäre Trassenanmeldungen zu akzeptieren oder mitzuteilen, dass er über ein höheres Stornierungsentgelt erst zum Zeitpunkt der konkreten Konfliktbearbeitung entscheiden möchte. Erfolgt keine entsprechende Übermittlung des ZB innerhalb von zwei Arbeitstagen, erfolgt eine erneute Aufforderung, die innerhalb von zwei Arbeitstagen zu beantworten ist. Erfolgt die Erklärung auch hiernach nicht oder nicht fristgerecht, gilt das höhere Stornierungsentgelt für den weiteren Verlauf der Netzfahrplanerstellung als nicht akzeptiert. Gleiches gilt für die Bearbeitung von Kapazitätskonflikten Abschnitt 6 der Richtlinie 402.0305.	nicht zuverlässig im Sinne dieser Ziffern sind. Dies gilt insbesondere, da seit Einführung der Regelung eine weitere Anpassung erfolgte, die dazu geführt hat, dass eine Überschreitung bzw. Unterschreitung in einem von drei Jahren unberücksichtigt bleibt.
4.2.1.10 Regelentgeltverfahren (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) Ergibt die Anwendung der Vorrangregeln weiterhin eine Gleichrangigkeit, stellt die DB InfraGO AG die Entgelte der konfliktbehafteten Zugtrassen gem. § 52 Abs. 8 Satz 1 ERegG gegenüber. Hierbei werden alle Verkehrstage der Zugtrasse innerhalb der Netzfahrplanperiode und der gesamte Laufweg berücksichtigt. Dabei ist die Berücksichtigung mehrerer Trassenanmeldungen zulässig, sofern diese folgende vier Bedingungen kumulativ erfüllen: 1. Trassenanmeldung(en) unter einem Reference Train gemäß Ril 402.0202 Abschnitt 1 Abs. 9 [...] Nicht berücksichtigt wird ein ggf. gewährter PzP-Nachlass nach Ziffer 5.2.6.2. Der Anmeldung mit dem höheren Regelentgelt wird der Vorrang eingeräumt. Grundlage für die Entscheidung im Regelentgeltverfahren bilden die Entgelte gemäß Anlage 4.2.1.10. Gleiches gilt für die Bearbeitung von Kapazitätskonflikten gemäß Abschnitt 16 der Richtlinie 402.0305	4.2.1.10 Regelentgeltverfahren (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) Ergibt die Anwendung der Vorrangregeln weiterhin eine Gleichrangigkeit, stellt die DB InfraGO AG die Entgelte der konfliktbehafteten Zugtrassen gem. § 52 Abs. 8 Satz 1 ERegG gegenüber. Hierbei werden alle Verkehrstage der Zugtrasse innerhalb der Netzfahrplanperiode und der gesamte Laufweg berücksichtigt. Dabei ist die Berücksichtigung mehrerer Trassenanmeldungen zulässig, sofern diese folgende vier Bedingungen kumulativ erfüllen: 1. Trassenanmeldung(en) unter einem Reference Train gemäß Ril 402.0202 Abschnitt 1 Abs. 9. <u>Ausnahme: werden hiervon auch Trassenmeldungen erfasst, die in Folge einer Teilzuweisung unter verschiedenen Reference Trains angemeldet werden.</u> [...] Nicht berücksichtigt wird ein ggf. gewährter PzP-Nachlass nach Ziffer 5.2.6.2. Der Anmeldung mit dem höheren Regelentgelt wird der Vorrang eingeräumt. Grundlage für die Entscheidung im Regelentgeltverfahren bilden die Entgelte gemäß Anlage 4.2.1.10. Gleiches gilt für die Bearbeitung	Folgeänderung aufgrund der Anpassung in Richtlinie 402.0202 Abschnitt 1 Abs. 9.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
sowie für die als temporär überlastet erklärten Schienenwege nach Anlage 4.6.2.	von Kapazitätskonflikten gemäß Abschnitt 16 der Richtlinie 402.0305 sowie für die als temporär überlastet erklärten Schienenwege nach Anlage 4.6.2.	Die für die INB 2027 unterjährig eingeführte Anlage 4.2.1.10 entfällt für die INB 2028 wieder.
4.2.1.11 Höchstpreisverfahren (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) [...] Grundlage für die Start-Gebote im Höchstpreisverfahren bilden dabei die Entgelte gemäß Anlage 4.2.1.10 . Gleiches gilt für die Bearbeitung von Kapazitätskonflikten gemäß Abschnitt 16 der Richtlinie 402.0305 sowie für die als temporär überlastet erklärten Schienenwege nach Anlage 4.6.2. Die Zuweisung der Zugtrasse erfolgt an den Bieter, der bereit ist, das höchste Entgelt zu zahlen. [...]	4.2.1.11 Höchstpreisverfahren (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) [...] Grundlage für die Start-Gebote im Höchstpreisverfahren bilden dabei die Entgelte gemäß Anlage 4.2.1.10. Gleiches gilt für die Bearbeitung von Kapazitätskonflikten gemäß Abschnitt 16 der Richtlinie 402.0305 sowie für die als temporär überlastet erklärten Schienenwege nach Anlage 4.6.2. Die Zuweisung der Zugtrasse erfolgt an den Bieter, der bereit ist, das höchste Entgelt zu zahlen. [...]	Die für die INB 2027 unterjährig eingeführte Anlage 4.2.1.10 entfällt für die INB 2028 wieder.
4.2.1.12.1 Kommunikation Nach Erstellung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs übermittelt die DB InfraGO AG dem ZB oder dem einbezogenen EVU schriftlich oder elektronisch über das Trassenanmeldesystem der DB InfraGO AG bzw. PCS den aktuellen Bearbeitungsstand zu ihren jeweiligen Trassenanmeldungen. Zusätzlich stellt die DB InfraGO AG sämtliche angebotenen Trassen 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 folgenden Link, der für den Zeitraum der Stellungnahme gemäß Ziffer 4.2.1.3 freigeschaltet wird: https://kundeninfo-fahrplan.de/vnp2027/#/	4.2.1.12.1 Kommunikation Nach Erstellung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs übermittelt die DB InfraGO AG dem ZB oder dem einbezogenen EVU schriftlich oder elektronisch über das Trassenanmeldesystem der DB InfraGO AG bzw. PCS den aktuellen Bearbeitungsstand zu ihren jeweiligen Trassenanmeldungen. Zusätzlich stellt die DB InfraGO AG sämtliche angebotenen Trassen 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 folgenden Link, der für den Zeitraum der Stellungnahme gemäß Ziffer 4.2.1.3 freigeschaltet wird: https://kundeninfo-fahrplan.de/vnp2027/#/ https://kundeninfo-fahrplan.de/vnp-viewer/#/	Redaktionelle Anpassung der Verlinkung

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
4.2.1.17.2 Koordinierungsverfahren [...] ■ Bei Konflikten zwischen einer vertraglich gebundenen Zugtrasse und einer beantragten späteren Trasse desselben ZB (sog. Eigenkonflikt) ist ein (Teil-) Verzicht auf die vertraglich gebundene Zugtrasse zum Zwecke der Konfliktlösung nicht zulässig. Dem ZB steht die Möglichkeit einer Stornierung der vertraglich gebundenen Trasse zu. Die hierfür zu entrichtenden Stornierungsentgelte richten sich nach Ziffer 5.6.4.1 f. Falls aus technischen Gründen zur räumlichen Verlängerung einer Trasse eine Stornierung und Neubestellung erforderlich ist, darf diese Stornierung kostenfrei durchgeführt werden. Das Trassenentgelt der neu bestellten Trasse muss dadurch größer werden als das Trassenentgelt der stornierten Trasse.	4.2.1.17.2 Koordinierungsverfahren [...] ■ Bei Konflikten zwischen einer vertraglich gebundenen Zugtrasse und einer beantragten späteren Trasse desselben ZB (sog. Eigenkonflikt) ist ein (Teil-) Verzicht auf die vertraglich gebundene Zugtrasse zum Zwecke der Konfliktlösung nicht zulässig. Dem ZB steht die Möglichkeit einer Stornierung der vertraglich gebundenen Trasse zu. Die hierfür zu entrichtenden Stornierungsentgelte richten sich nach Ziffer 5.6.4.1 f. Falls aus technischen Gründen zur räumlichen Verlängerung einer Trasse eine Stornierung und Neubestellung erforderlich ist, darf diese Stornierung kostenfrei durchgeführt werden. Das Trassenentgelt der neu bestellten Trasse muss dadurch größer werden als das Trassenentgelt der stornierten Trasse.	Redaktionelle Folgeänderung
4.2.2.9.1 Angebotsannahme Die Annahme des Angebots durch den ZB hat bei fristgerechten Anmeldungen innerhalb der Annahmefrist nach § 56 Abs. 1 Satz 2 ERegG i. V. m. Ziffer 4.2.2.4 zu erfolgen. Die Annahme kann schriftlich oder elektronisch erfolgen. Andernfalls kommt der ENV nicht zu Stande. Es gilt Ziffer 5.4.2 i.V.m. Ziffer 5.6.3.1.	4.2.2.9.1 Angebotsannahme Die Annahme des Angebots durch den ZB hat bei fristgerechten Anmeldungen innerhalb der Annahmefrist nach § 56 Abs. 1 Satz 2 ERegG i. V. m. Ziffer 4.2.2.4 zu erfolgen. Die Annahme kann schriftlich oder elektronisch erfolgen. Andernfalls kommt der ENV nicht zu Stande. Es gilt Ziffer 5.4.2 i.V.m. Ziffer 5.6.3.1.	Redaktionelle Folgeänderung
4.2.4.1 Trassenkonstruktion auf den Grenzstrecken Liegt eine Trassenanmeldung über eine Grenzstrecke vor, zu der beim benachbarten EIU keine korrespondierende Anschlussstasse angemeldet wurde, erfolgt die Trassenkonstruktion bis zu einem geeigneten vorgelagerten Bahnhof im Bereich der DB InfraGO AG. Liegt eine Trassenanmeldung über eine Grenzstrecke vor, zu der beim benachbarten EIU eine korrespondierende Anschlussstasse angemeldet wurde, erfolgen im Angebot der DB InfraGO AG die Angaben für das Gebiet des benachbarten EIU unter Vorbehalt der Zustimmung durch das Nachbar-EIU.	4.2.4.1 Trassenkonstruktion auf den Grenzstrecken Liegt eine Trassenanmeldung über eine Grenzstrecke vor, zu der beim benachbarten EIU keine korrespondierende Anschlussstasse in der entsprechenden Fahrplanerstellungsphase angemeldet wurde, erfolgt die Trassenkonstruktion bis zu einem geeigneten vorgelagerten Bahnhof im Bereich der DB InfraGO AG. Liegt eine Trassenanmeldung über eine Grenzstrecke vor, zu der beim benachbarten EIU eine korrespondierende Anschlussstasse in der entsprechenden Fahrplanerstellungsphase angemeldet wurde, erfolgen im Angebot der DB InfraGO AG die Angaben für das Gebiet des benachbarten EIU unter Vorbehalt der Zustimmung durch das Nachbar-EIU.	Die Ergänzung dient der Klarstellung. Korrespondierende Anschlussstrassen können nur berücksichtigt werden, wenn sie in derselben Fahrplanerstellungsphase angemeldet wurden, da nur solche Anmeldungen in die Bearbeitung des Fahrplanerstellungsprozesses einbezogen werden können, die zeitlich und verfahrensseitig zueinander passen. Zeitlich können in der Bearbeitung bis zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf bis zum endgültigen Netzfahrplan daher auch nur Trassen im internationalen Gefüge berücksichtigt werden, die

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
		tatsächlich in der jeweiligen Fahrplanerstellungsphase vorliegen. Eine materielle Änderung des Verfahrens ist damit nicht verbunden.
4.9 TTR für intelligentes Kapazitätsmanagement 4.9.1 Ziele von TTR RailNetEurope (RNE) und Forum Train Europe (FTE) arbeiten derzeit mit Unterstützung vom Europäischen Schienengüterverkehrsverband (ERFA) an einem Projekt namens TTR zur Harmonisierung und Verbesserung des Fahrplansystems, um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs deutlich zu erhöhen. TTR besteht aus einer verbesserten Kapazitätsplanung und -verteilung (einschließlich vorübergehender Kapazitätsbeschränkungen) und einem Kapazitätszuweisungsverfahren. Ziel ist es, allen Marktbedürfnissen besser gerecht zu werden und eine optimierte Nutzung der vorhandenen Kapazität zu erreichen. Für den Großteil des Güterverkehrs wird es mehr Möglichkeiten für kurzfristige Trassenanträge und damit mehr Flexibilität bedeuten, um den Kundenbedürfnissen besser gerecht zu werden. Ausführliche Informationen über das Projekt finden Sie auf https://rne.eu/capacity-management/ttr/ und https://www.forumtraineurope.eu/services/ttr/%20	4.9 TTR für intelligentes Kapazitätsmanagement 4.9.1 Ziele von TTR RailNetEurope (RNE) und Forum Train Europe (FTE) arbeiten derzeit mit Unterstützung vom Europäischen Schienengüterverkehrsverband (ERFA) an einem Projekt namens TTR zur Harmonisierung und Verbesserung des Fahrplansystems, um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs deutlich zu erhöhen. TTR besteht aus einer verbesserten Kapazitätsplanung und -verteilung (einschließlich vorübergehender Kapazitätsbeschränkungen) und einem Kapazitätszuweisungsverfahren. Ziel ist es, allen Marktbedürfnissen besser gerecht zu werden und eine optimierte Nutzung der vorhandenen Kapazität zu erreichen. Für den Großteil des Güterverkehrs wird es mehr Möglichkeiten für kurzfristige Trassenanträge und damit mehr Flexibilität bedeuten, um den Kundenbedürfnissen besser gerecht zu werden. Ausführliche Informationen über das Projekt finden Sie auf https://rne.eu/capacity-management/general-information/ https://rne.eu/capacity-management/ttr/ und https://www.forumtraineurope.eu/en/activities/ttr https://www.forumtraineurope.eu/services/ttr/%20	Aktualisierung von Links
5.3 Mindestzugangspaket und Entgelte Mindestzugangspaket DB InfraGO AG Das Mindestzugangspaket der DB InfraGO AG umfasst Folgendes: ■ die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität der Eisenbahn,	5.3 Mindestzugangspaket und Entgelte Mindestzugangspaket DB InfraGO AG Das Mindestzugangspaket der DB InfraGO AG umfasst Folgendes: ■ die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität der Eisenbahn,	

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
- das Recht zur Nutzung zugewiesener Schienenwegkapazität, - die Nutzung der Eisenbahnanlagen einschließlich Weichen und Abzweigungen, - die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen; die Besetzung von Stellwerken im Gelegenheitsverkehr außerhalb der Streckenöffnungszeiten gemäß Ziffer 2.5.5 unterliegt der gesonderten Entgeltregelung der Ziffer 5.2.6.1, - die Nutzung von Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom, sofern vorhanden, - das Recht zur Nutzung der im Rahmen der Nutzung der Schienenwegkapazität den jeweiligen Trassen und Zughalten zugehörigen Personenbahnsteige, - alle anderen Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind. Alle in den INB angegebenen Entgelte sind Netto Entgelte und werden gegenüber ZB zuzüglich der jeweilig gültigen gesetzlichen Mehrwertsteuer abgerechnet. Die jeweilige Höhe des Trassenentgeltes bildet die jeweiligen Pflichtleistungen nach Ziffer 5.3 ab. Die Entgelte gelten gegenüber jedem ZB und einbezogenem EVU in gleicher Weise. Die konkreten Entgelte werden in Anlage 5.3 aufgeführt. Soweit Entgelte mit einer dritten Nachkommastelle ausgewiesen werden, werden diese nach der Multiplikation der zugrundeliegenden Trassenkilometer kaufmännisch auf ganze Cent-Beträge gerundet. Zur mit dem Mindestzugangspaket abgegoltenen Nutzung der Personenbahnsteige gehören folgende Leistungen: - Nutzung der Personenbahnsteige für das Erbringen eigener Eisenbahnverkehrsleistungen des ZB nach Maßgabe dieser Nutzungsbedingungen	- das Recht zur Nutzung zugewiesener Schienenwegkapazität, - die Nutzung der Eisenbahnanlagen einschließlich Weichen und Abzweigungen, - die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen; die Besetzung von Stellwerken im Gelegenheitsverkehr außerhalb der Streckenöffnungszeiten gemäß Ziffer 2.5.5 unterliegt der gesonderten Entgeltregelung der Ziffer 5.2.6.1, - die Nutzung von Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom, sofern vorhanden, - das Recht zur Nutzung der im Rahmen der Nutzung der Schienenwegkapazität den jeweiligen Trassen und Zughalten zugehörigen Personenbahnsteige, - alle anderen Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind. Alle in den INB angegebenen Entgelte sind Netto Entgelte und werden gegenüber ZB zuzüglich der jeweilig gültigen gesetzlichen Mehrwertsteuer abgerechnet. Die jeweilige Höhe des Trassenentgeltes bildet die jeweiligen Pflichtleistungen nach Ziffer 5.3 ab. Die Entgelte gelten gegenüber jedem ZB und einbezogenem EVU in gleicher Weise. Die konkreten Entgelte werden in Anlage 5.3 aufgeführt. Soweit Entgelte mit einer dritten Nachkommastelle ausgewiesen werden, werden diese nach der Multiplikation der zugrundeliegenden Trassenkilometer kaufmännisch auf ganze Cent-Beträge gerundet. Zur mit dem Mindestzugangspaket abgegoltenen Nutzung der Personenbahnsteige gehören folgende Leistungen: - Nutzung der Personenbahnsteige für das Erbringen eigener Eisenbahnverkehrsleistungen des ZB nach Maßgabe dieser Nutzungsbedingungen	

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
■ Dem ZB wird das Halten von Zügen an den Personenbahnsteigen zum Aus- und/oder Einsteigen von Personen und zum Mitführen von leicht tragbaren Gegenständen (Handgepäck) und lebenden Tieren sowie anderen Gegenständen (Traglasten), die nach den jeweils geltenden Tarifen der EVU in Personenwagen von Reisenden mitgenommen oder in Gepäckwagen untergebracht werden dürfen, gestattet. Ein Nutzungsanspruch besteht erst ab dem ersten vertraglich vorgesehenen Verkehrstag. Eine Nutzungsmöglichkeit besteht grundsätzlich zwischen dem ersten und letzten haltenden Zug je Netzfahrplan am jeweiligen Verkehrstag. Eine Nutzungsmöglichkeit darüber hinaus besteht nach Anmeldungen im Gelegenheitsverkehr. Die DB InfraGO AG ist berechtigt, bezüglich der Nutzung von Personenbahnsteigen im Rahmen der Durchführung der Probefahrten den Abschluss einer gesonderten Vereinbarung zu verlangen. ■ Nutzung durch Kunden und Mitarbeiter des ZB: Die Kunden und Mitarbeiter des ZB haben die Möglichkeit, ■ sich auf dem öffentlich zugänglichen Personenbahnsteig aufzuhalten, um einen Zug zu besteigen, zu verlassen und alle damit im Zusammenhang stehenden, dem Eisenbahnbetrieb dienenden Vorrichtungen vorzunehmen, ■ alle der Öffentlichkeit zur Verfügung stehenden Einrichtungen zu betreten. ■ Nutzung durch Dritte, derer sich der ZB bei der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen bedient: Dritte dürfen sich im Rahmen der Durchführung ihrer Leistung für den ZB auf dem Personenbahnsteig aufhalten. Darüber hinausgehende Nutzungen sind gesondert zu vereinbaren. [...] Die Abfertigung des Zuges liegt in der Verantwortung des EVU. Nicht Bestandteil des Mindestzugangspakets ist die Nutzung der Personenbahnhöfe nach Ziffer 7.3.2.2.1.	■ Dem ZB wird das Halten von Zügen an den Personenbahnsteigen zum Aus- und/oder Einsteigen von Personen und zum Mitführen von leicht tragbaren Gegenständen (Handgepäck) und lebenden Tieren sowie anderen Gegenständen (Traglasten), die nach den jeweils geltenden Tarifen der EVU in Personenwagen von Reisenden mitgenommen oder in Gepäckwagen untergebracht werden dürfen, gestattet. Ein Nutzungsanspruch besteht erst ab dem ersten vertraglich vorgesehenen Verkehrstag. Eine Nutzungsmöglichkeit besteht grundsätzlich zwischen dem ersten und letzten haltenden Zug je Netzfahrplan am jeweiligen Verkehrstag. Eine Nutzungsmöglichkeit darüber hinaus besteht nach Anmeldungen im Gelegenheitsverkehr. Die DB InfraGO AG ist berechtigt, bezüglich der Nutzung von Personenbahnsteigen im Rahmen der Durchführung der Probefahrten den Abschluss einer gesonderten Vereinbarung zu verlangen. ■ <u>Die Abfertigung der Züge durch die DB InfraGO AG durch örtliche Aufsichten an den in Anlage 5.3c aufgelisteten Personenbahnsteigen</u> ■ Nutzung durch Kunden und Mitarbeiter des ZB: Die Kunden und Mitarbeiter des ZB haben die Möglichkeit, ■ sich auf dem öffentlich zugänglichen Personenbahnsteig aufzuhalten, um einen Zug zu besteigen, zu verlassen und alle damit im Zusammenhang stehenden, dem Eisenbahnbetrieb dienenden Vorrichtungen vorzunehmen, ■ alle der Öffentlichkeit zur Verfügung stehenden Einrichtungen zu betreten. ■ Nutzung durch Dritte, derer sich der ZB bei der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen bedient: Dritte dürfen sich im Rahmen der Durchführung ihrer Leistung für den ZB auf dem Personenbahnsteig aufhalten. Darüber hinausgehende Nutzungen sind gesondert zu vereinbaren. [...]	Steigende Fahrgastzahlen und Mehrverkehre bei teilweise sanierungsbedürftiger Infrastruktur führen zu Stauwirkungen, insbesondere in hochbelasteten Engpassbereichen. Die Erweiterung der örtlichen Aufsichten (öA) ist ein zentraler Hebel zur Stabilisierung überlasteter Schienenwege. Eine beschleunigte und optimierte Zugabfertigung an Engpassbahnhöfen sorgt für mehr Kapazität (Erhöhung Durchfluss, Steigerung Ausbruchsplanmäßigkeit), mehr Flexibilität im Betrieb, höhere Qualität (Reduzierung Verspätungsübertragungen und Verbesserung Reisendenströme, zudem höhere Sichtbarkeit am Bahnsteig).

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
[...]	Die Abfertigung des Zuges <u>außerhalb von Bahnsteigen gemäß Anlage 5.3c</u> liegt in der Verantwortung des EVU. Nicht Bestandteil des Mindestzugangspakets ist die Nutzung der Personenbahnhöfe nach Ziffer 7.3.2.2.1. [...]	
5.4.2 Machbarkeitsstudie aT Transporte, die wegen ihrer äußeren Abmessung, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit besondere Anforderungen an die Infrastruktur stellen (Traglast von Brückenbauwerken, Streckenklassen, Fahrzeugumgrenzung etc.), bzw. nur unter besonderen technischen oder betrieblichen Bedingungen befördert werden können, benötigen eine Machbarkeitsstudie aT. Die Erstellung einer Machbarkeitsstudie aT gem. den Ziffern 3.4.3 und 4.7.1 ist eine entgeltspflichtige Zusatzleistung der DB InfraGO AG bzw. der RNI, wenn bei Lü-Transporten, einschließlich der Einschränkungswerte der Tafeln 2₁ und 2₃ (UIC Verladerichtlinie Band 1) das Lademaß über die gem. der Anlage 5.4.2 dargestellten Umrisslinie hinaus überschritten wird. Für die Erstellung einer Machbarkeitsstudie aT wird grundsätzlich kein Entgelt erhoben, wenn die Umrisslinie zur Preisbildung nicht überschritten wird. Bei Lü-Transporten (mit oder ohne Schwerlast), die einschließlich der Einschränkungswerte der Tafeln 2₁ und 2₃ (UIC Verladerichtlinie Band 1) das Lademaß über die gem. der Anlage 5.4.2 dargestellten Umrisslinie hinaus überschreiten, wird ein Basispreis sowie ein aufwandsbezogenes Entgelt erhoben, denn der Bearbeitungsaufwand geht über den üblichen Aufwand einer Machbarkeitsstudie aT hinaus. Der Basispreis beträgt 123,00 Euro. Das aufwandsbezogene Entgelt beträgt 96,00 Euro je angefangener 60 Minuten.	5.4.2 Machbarkeitsstudie aT Transporte, die wegen ihrer äußeren Abmessung, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit besondere Anforderungen an die Infrastruktur stellen (Traglast von Brückenbauwerken, Streckenklassen, Fahrzeugumgrenzung etc.), bzw. nur unter besonderen technischen oder betrieblichen Bedingungen befördert werden können, benötigen eine Machbarkeitsstudie aT. Die Erstellung einer Machbarkeitsstudie aT gem. den Ziffern 3.4.3 und 4.7.1 ist eine entgeltspflichtige Zusatzleistung der DB InfraGO AG bzw. der RNI, wenn bei Lü-Transporten, einschließlich der Einschränkungswerte der Tafeln 2₁ und 2₃ (UIC Verladerichtlinie Band 1) das Lademaß über die gem. der Anlage 5.4.2 dargestellten Umrisslinie hinaus überschritten wird. Für die Erstellung einer Machbarkeitsstudie aT wird grundsätzlich kein Entgelt erhoben, wenn die Umrisslinie zur Preisbildung nicht überschritten wird. Bei Lü-Transporten (mit oder ohne Schwerlast), die einschließlich der Einschränkungswerte der Tafeln 2₁ und 2₃ (UIC Verladerichtlinie Band 1) das Lademaß über die gem. der Anlage 5.4.2 dargestellten Umrisslinie hinaus überschreiten, wird ein Basispreis sowie ein aufwandsbezogenes Entgelt erhoben, denn der Bearbeitungsaufwand geht über den üblichen Aufwand einer Machbarkeitsstudie aT hinaus. Der Basispreis beträgt 123,00 Euro. Das aufwandsbezogene Entgelt beträgt 96106,00 Euro je angefangener 60 Minuten.	Die Stundensätze wurden bisher pauschal zum Ansatz gebracht. In der Kostenstruktur der leistungserstellenden Fachabteilungen gibt es jedoch große Unterschiede. Daher sollen die Stundenansätze auf Basis der anfallenden Kosten individualisiert werden.
5.4.3 Befahrbarkeitsprüfung übergroßer Fahrzeuge Die Erstellung einer Befahrbarkeitsprüfung übergroßer Fahrzeuge gem. Ziffer 3.4.3.2 ist eine entgeltspflichtige Zusatzleistung der DB	5.4.3 Befahrbarkeitsprüfung übergroßer Fahrzeuge Die Erstellung einer Befahrbarkeitsprüfung übergroßer Fahrzeuge gem. Ziffer 3.4.3.2 ist eine entgeltspflichtige Zusatzleistung der DB	Die Stundensätze wurden bisher pauschal zum Ansatz gebracht. In der Kostenstruktur der leistungserstellenden

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
InfraGO AG bzw. die RNI. Nach einer Befahrbarkeitsprüfung stellt die DB InfraGO AG sicher, dass mit dem geprüften Profil gefahren werden kann. Für eine Befahrbarkeitsprüfung übergroßer Fahrzeuge wird ein Entgelt erhoben, das sich aus einem Grundbetrag und einem fallbezogenen Aufwandsanteil zusammensetzt. Über den Grundbetrag sind u.a. die Aufwendungen für die Antragsbearbeitung, netzinterne Aufbereitung der Laufweginformationen und die formale Freigabe sowie IT-Aufwand und -Weiterentwicklung abgedeckt. Der Aufwand für die tatsächliche Befahrbarkeitsprüfung wird über volle Leistungsstunden abgerechnet. Der Basispreis beträgt 215,00 Euro. Das aufwandsbezogene Entgelt beträgt 96,00 Euro je angefangener 60 Minuten.	InfraGO AG bzw. die RNI. Nach einer Befahrbarkeitsprüfung stellt die DB InfraGO AG sicher, dass mit dem geprüften Profil gefahren werden kann. Für eine Befahrbarkeitsprüfung übergroßer Fahrzeuge wird ein Entgelt erhoben, das sich aus einem Grundbetrag und einem fallbezogenen Aufwandsanteil zusammensetzt. Über den Grundbetrag sind u.a. die Aufwendungen für die Antragsbearbeitung, netzinterne Aufbereitung der Laufweginformationen und die formale Freigabe sowie IT-Aufwand und -Weiterentwicklung abgedeckt. Der Aufwand für die tatsächliche Befahrbarkeitsprüfung wird über volle Leistungsstunden abgerechnet. Der Basispreis beträgt 215,00 Euro. Das aufwandsbezogene Entgelt beträgt 96116,00 Euro je angefangener 60 Minuten.	Fachabteilungen gibt es jedoch große Unterschiede. Daher sollen die Stundenansätze auf Basis der anfallenden Kosten individualisiert werden.
5.4.8 Betrieblicher Begleiter aT Die Begleitung eines aT, zur Streckenbeobachtung und zum Vorbeileiten an Engstellen, durch einen Betrieblichen Begleiter aT der DB InfraGO AG bzw. der RNI gem. Ziffer 3.4.3.1 ist eine entgeltspflichtige Zusatzleistung der DB InfraGO AG. Durch die Mitfahrt eines Betrieblichen Begleiters aT stellt die DB InfraGO AG bzw. die RNI sicher, dass die Vorgaben gemäß Beförderungsanordnung eingehalten werden. Das Entgelt für einen Betrieblichen Begleiter aT bestimmt sich entsprechend nach dem angefallenen Personalaufwand. Berechnet werden die Anfahrtszeit sowie die Dauer der Begleitung, mindestens jedoch drei Stunden je eingesetzten Mitarbeiter. <i>Entgelt = Euro je Stunde * Anzahl der angefangenen Stunden.</i> Das Entgelt beträgt 96,00 Euro je angefangenen 60 Minuten.	5.4.8 Betrieblicher Begleiter aT Die Begleitung eines aT, zur Streckenbeobachtung und zum Vorbeileiten an Engstellen, durch einen Betrieblichen Begleiter aT der DB InfraGO AG bzw. der RNI gem. Ziffer 3.4.3.1 ist eine entgeltspflichtige Zusatzleistung der DB InfraGO AG. Durch die Mitfahrt eines Betrieblichen Begleiters aT stellt die DB InfraGO AG bzw. die RNI sicher, dass die Vorgaben gemäß Beförderungsanordnung eingehalten werden. Das Entgelt für einen Betrieblichen Begleiter aT bestimmt sich entsprechend nach dem angefallenen Personalaufwand. Berechnet werden die Anfahrtszeit sowie die Dauer der Begleitung, mindestens jedoch drei Stunden je eingesetzten Mitarbeiter. Entgelt = Euro je Stunde * Anzahl der angefangenen Stunden. Das <u>aufwandsbezogene</u> Entgelt beträgt 96167,00 Euro je angefangenen 60 Minuten.	Die Stundensätze wurden bisher pauschal zum Ansatz gebracht. In der Kostenstruktur der leistungserstellenden Fachabteilungen gibt es jedoch große Unterschiede. Daher sollen die Stundenansätze auf Basis der anfallenden Kosten individualisiert werden.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
5.4.9.9 Bepreisung Das Entgelt für die Erstellung der „Betriebsprogrammstudie für aT und Versuchsfahrten“ bestimmt sich entsprechend nach dem angefallenen Personalaufwand. Es beträgt 96,00 Euro je angefangener 60 Minuten. Die im Rahmen der Betriebsprogrammstudie von der DB InfraGO AG bzw. der RNI organisierten Neben- und Zusatzleistungen sind nicht im Entgelt für die Erstellung der „Betriebsprogrammstudie für aT und Versuchsfahrten“ enthalten, sondern werden jeweils gesondert nach den jeweiligen Regelungen abgerechnet.	5.4.9.9 Bepreisung Das Entgelt für die Erstellung der „Betriebsprogrammstudie für aT und Versuchsfahrten“ bestimmt sich entsprechend nach dem angefallenen Personalaufwand. Es beträgt 96<u>106</u>,00 Euro je angefangener 60 Minuten. Die im Rahmen der Betriebsprogrammstudie von der DB InfraGO AG bzw. der RNI organisierten Neben- und Zusatzleistungen sind nicht im Entgelt für die Erstellung der „Betriebsprogrammstudie für aT und Versuchsfahrten“ enthalten, sondern werden jeweils gesondert nach den jeweiligen Regelungen abgerechnet.	Die Stundensätze wurden bisher pauschal zum Ansatz gebracht. In der Kostenstruktur der leistungserstellenden Fachabteilungen gibt es jedoch große Unterschiede. Daher sollen die Stundenansätze auf Basis der anfallenden Kosten individualisiert werden.
5.5 Nebenleistungen und Entgelte Die DB InfraGO AG bzw. die RNI bietet folgende Nebenleistungen gegen Entgelt nach Maßgabe gesondert abzuschließender Verträge an:	5.5 Nebenleistungen und Entgelte Die DB InfraGO AG bzw. die RNI bietet folgende Nebenleistungen gegen Entgelt nach Maßgabe gesondert abzuschließender Verträge an: <u>Der Regelweg zum Bezug von Nebenleistungen erfolgt über das IT-Tool DB Xtra. DB Xtra wird im Internet zur Verfügung gestellt: https://dbxtra.dbinfra.go.com. Die Anmeldung zu DB Xtra erfolgt über das Infraportal. Näheres ist den Nutzungsbedingungen zum Infraportal (Anlage 3.4.3.1) zu entnehmen.</u> <u>Die Nutzung von Nebenleistungen für betriebssicherheitsrelevante Zwecke ist nicht zulässig.</u>	DB Xtra wurde Mitte 2025 im Markt eingeführt. In den kommenden Monaten werden sukzessive alle Neben- und Zusatzleistungen über DB Xtra verfügbar sein, daher ist der Hinweis darauf notwendig. Der Ausschluss der Nutzung von Nebenleistungen für betriebssicherheitsrelevante Zwecke ist eine notwendige Klarstellung.
5.5.2 Betriebsprogrammstudie Die DB InfraGO AG bzw. die RNI bietet ZB an, bestehende oder neue Betriebsprogramme nach definierten Randbedingungen zu prüfen. Unter Zugrundelegung der vom Besteller übermittelten Daten wird auf Basis aktuell verfügbarer Fahrplan- und Infrastrukturdaten das bestellte Betriebsprogramm geprüft. Das Entgelt für eine Betriebsprogrammstudie bestimmt sich entsprechend nach dem angefallenen Personalaufwand. Das Entgelt beträgt 96,00 Euro je angefangener 60 Minuten.	5.5.2 Betriebsprogrammstudie Die DB InfraGO AG bzw. die RNI bietet ZB an, bestehende oder neue Betriebsprogramme nach definierten Randbedingungen zu prüfen. Unter Zugrundelegung der vom Besteller übermittelten Daten wird auf Basis aktuell verfügbarer Fahrplan- und Infrastrukturdaten das bestellte Betriebsprogramm geprüft. Das Entgelt für eine Betriebsprogrammstudie bestimmt sich entsprechend nach dem angefallenen Personalaufwand. Das Entgelt beträgt 96<u>109</u>,00 Euro je angefangener 60 Minuten.	Die Stundensätze wurden bisher pauschal zum Ansatz gebracht. In der Kostenstruktur der leistungserstellenden Fachabteilungen gibt es jedoch große Unterschiede. Daher sollen die Stundenansätze auf Basis der anfallenden Kosten individualisiert werden.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen																
5.5.3 Dispositionsarbeitsplätze in Betriebszentralen Die DB InfraGO AG bietet ZB oder einbezogenen EVU im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten die Nutzung von Dispositionsarbeitsplätzen an. Die mit der Zurverfügungstellung der Dispositionsarbeitsplätze verbundenen Leistungen sind in der Produktbeschreibung „Dispositionsarbeitsplätze“ konkret beschrieben und werden im Internet zur Verfügung gestellt: www.dbinfrago.com/dispositionsarbeitsplaetze Zusätzlich zum Arbeitsplatz ist das Produkt LeiDis-NK Premiumversion als entgeltpflichtige Nebenleistung gegen gesonderte Verrechnung zu bestellen. Für die Preiskalkulation der Nutzungsentgelte für Dispositionsarbeitsplätze sind die jährlichen kalkulierten Kosten für die Erstellung, Instandhaltung, Reinigung, Energie, Personalaufwand und Leitungskosten sowie eine marktübliche Rendite maßgeblich. Die Preise variieren in Abhängigkeit von den jeweiligen räumlichen Gegebenheiten und Ausstattungen in den einzelnen Betriebszentralen. Das monatliche Gesamtentgelt für die Dispositionsarbeitsplätze setzt sich zusammen aus: Nutzungsentgelte für Dispositionsarbeitsplatz und zusätzlich Nutzungsentgelt für die LeiDis-NK Premiumversion sowie ggf. einem zusätzlichen Entgelt für Umbaumaßnahmen. Die Grundpreise für einen Arbeitsplatz betragen in: <table><tr><td>Betriebszentrale Berlin</td><td>1.869,43 Euro je Monat</td></tr><tr><td>Betriebszentrale Duisburg</td><td>1.561,20 Euro je Monat</td></tr><tr><td>Betriebszentrale / Netzleitzentrale Frankfurt am Main</td><td>1.624,77 Euro je Monat</td></tr><tr><td>Betriebszentrale Hannover</td><td>1.927,45 Euro je Monat</td></tr></table>	Betriebszentrale Berlin	1.869,43 Euro je Monat	Betriebszentrale Duisburg	1.561,20 Euro je Monat	Betriebszentrale / Netzleitzentrale Frankfurt am Main	1.624,77 Euro je Monat	Betriebszentrale Hannover	1.927,45 Euro je Monat	5.5.3 Dispositionsarbeitsplätze in Betriebszentralen Die DB InfraGO AG bietet ZB oder einbezogenen EVU im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten die Nutzung von Dispositionsarbeitsplätzen an. Die mit der Zurverfügungstellung der Dispositionsarbeitsplätze verbundenen Leistungen sind in der Produktbeschreibung „Dispositionsarbeitsplätze“ konkret beschrieben und werden im Internet zur Verfügung gestellt: www.dbinfrago.com/dispositionsarbeitsplaetze Zusätzlich zum Arbeitsplatz ist das Produkt LeiDis-NK Premiumversion als entgeltpflichtige Nebenleistung gegen gesonderte Verrechnung zu bestellen. Für die Preiskalkulation der Nutzungsentgelte für Dispositionsarbeitsplätze sind die jährlichen kalkulierten Kosten für die Erstellung, Instandhaltung, Reinigung, Energie, Personalaufwand und Leitungskosten sowie eine marktübliche Rendite maßgeblich. Die Preise variieren in Abhängigkeit von den jeweiligen räumlichen Gegebenheiten und Ausstattungen in den einzelnen Betriebszentralen. Das monatliche Gesamtentgelt für die Dispositionsarbeitsplätze setzt sich zusammen aus: Nutzungsentgelte für Dispositionsarbeitsplatz und zusätzlich Nutzungsentgelt für die LeiDis-NK Premiumversion sowie ggf. einem zusätzlichen Entgelt für Umbaumaßnahmen. Die Grundpreise für einen Arbeitsplatz betragen in: <table><tr><td>Betriebszentrale Berlin</td><td><u>1.925,51</u> 1.869,43 Euro je Monat</td></tr><tr><td>Betriebszentrale Duisburg</td><td><u>1.608,04</u> 1.561,20 Euro je Monat</td></tr><tr><td>Betriebszentrale / Netzleitzentrale Frankfurt am Main</td><td><u>1.673,52</u> 1.624,77 Euro je Monat</td></tr><tr><td>Betriebszentrale Hannover</td><td><u>1.985,27</u> 1.927,45 Euro je Monat</td></tr></table>	Betriebszentrale Berlin	<u>1.925,51</u> 1.869,43 Euro je Monat	Betriebszentrale Duisburg	<u>1.608,04</u> 1.561,20 Euro je Monat	Betriebszentrale / Netzleitzentrale Frankfurt am Main	<u>1.673,52</u> 1.624,77 Euro je Monat	Betriebszentrale Hannover	<u>1.985,27</u> 1.927,45 Euro je Monat	Preis um 3% je Betriebszentrale erhöht.
Betriebszentrale Berlin	1.869,43 Euro je Monat																	
Betriebszentrale Duisburg	1.561,20 Euro je Monat																	
Betriebszentrale / Netzleitzentrale Frankfurt am Main	1.624,77 Euro je Monat																	
Betriebszentrale Hannover	1.927,45 Euro je Monat																	
Betriebszentrale Berlin	<u>1.925,51</u> 1.869,43 Euro je Monat																	
Betriebszentrale Duisburg	<u>1.608,04</u> 1.561,20 Euro je Monat																	
Betriebszentrale / Netzleitzentrale Frankfurt am Main	<u>1.673,52</u> 1.624,77 Euro je Monat																	
Betriebszentrale Hannover	<u>1.985,27</u> 1.927,45 Euro je Monat																	

INB 2027		INB 2028		Anmerkungen
Betriebszentrale Karlsruhe	1.380,93 Euro je Monat	Betriebszentrale Karlsruhe	<u>1.422,36</u> 1.380,93 Euro je Monat	
Betriebszentrale Leipzig	1.286,84 Euro je Monat	Betriebszentrale Leipzig	<u>1.325,45</u> 1.286,84 Euro je Monat	
Betriebszentrale München	1.681,95 Euro je Monat	Betriebszentrale München	<u>1.732,41</u> 1.681,95 Euro je Monat	

5.5.6 Grüne Funktion der Zuglaufregelung

Das Produkt „Grüne Funktionen der Zuglaufregelung“ umfasst auf Basis der aktuellen Betriebslage die Übertragung von Fahrempfehlungen, um Triebfahrzeugführer in der energiesparenden Fahrweise zu unterstützen. Die Übertragung dieser Daten erfolgt per standardisierter Schnittstelle an das jeweilige Eisenbahnverkehrsunternehmen, welches die Daten dann nutzergerecht aufbereiten kann.

Die Triebfahrzeugführer können mittels der Fahrempfehlung die Geschwindigkeit des Zuges anpassen, um beispielsweise Signalhalte zu vermeiden. Hierbei wird eine Echtzeit-Information für eine vorausschauende Fahrweise automatisch von der Betriebszentrale der DB InfraGO AG bzw. der RNI berechnet und zur Anzeige für den Triebfahrzeugführer übermittelt. Diese Information kann z.B. „Ausrollen von ... bis ...“ oder „x km/h langsamer fahren als zulässig von ... bis ...“ beinhalten.

Die Grünen Funktionen der Zuglaufregelung beinhalten die Funktionen „ZLR Planfahren“ und „ZLR Nachfahren“.

„ZLR Planfahren“ hilft dabei Energie einzusparen, indem Vorplanfahrten vermieden und Züge auf der Planlage gehalten werden.

„ZLR Nachfahren“ hilft dabei Energie einzusparen, indem Bremsen und unnötige Halte beim Nachfahren von Zügen vermieden werden oder eine energieeffiziente Zugführung auf den Signalhalt hin erfolgt. ZLR Nachfahren kommt zur Anwendung, wenn die Situation dispositiv eindeutig ist.

Die monatliche Entgelthöhe der Grünen Funktionen der Zuglaufregelung bemisst sich nach den monatlich abgerechneten Trassenkilometern für das Trassenentgelt abzüglich der Strecken ohne automatische Zugnummernmeldeanlage.

5.5.6 Grüne Funktion der Zuglaufregelung

Das Produkt „Grüne Funktionen der Zuglaufregelung“ umfasst auf Basis der aktuellen Betriebslage die Übertragung von Fahrempfehlungen, um Triebfahrzeugführer in der energiesparenden Fahrweise zu unterstützen. Die Übertragung dieser Daten erfolgt per standardisierter Schnittstelle an das jeweilige Eisenbahnverkehrsunternehmen, welches die Daten dann nutzergerecht aufbereiten kann.

Die Triebfahrzeugführer können mittels der Fahrempfehlung die Geschwindigkeit des Zuges anpassen, um beispielsweise Signalhalte zu vermeiden. Hierbei wird eine Echtzeit-Information für eine vorausschauende Fahrweise automatisch von der Betriebszentrale der DB InfraGO AG bzw. der RNI berechnet und zur Anzeige für den Triebfahrzeugführer übermittelt. Diese Information kann z.B. „Ausrollen von ... bis ...“ oder „x km/h langsamer fahren als zulässig von ... bis ...“ beinhalten.

Die Grünen Funktionen der Zuglaufregelung beinhalten die Funktionen „ZLR Planfahren“ und „ZLR Nachfahren“.

„ZLR Planfahren“ hilft dabei Energie einzusparen, indem Vorplanfahrten vermieden und Züge auf der Planlage gehalten werden.

„ZLR Nachfahren“ hilft dabei Energie einzusparen, indem Bremsen und unnötige Halte beim Nachfahren von Zügen vermieden werden oder eine energieeffiziente Zugführung auf den Signalhalt hin erfolgt. ZLR Nachfahren kommt zur Anwendung, wenn die Situation dispositiv eindeutig ist.

Die Nutzung der Grünen Funktion der Zuglaufregelung ist ab der Netzfahrplanperiode 2027/ 2028 entgeltfrei.

~~Die monatliche Entgelthöhe der Grünen Funktionen der Zuglaufregelung bemisst sich nach den monatlich abgerechneten~~

Die Entscheidung, die GF ZLR entgeltfrei anzubieten, wurde im Rahmen der Diskussionen zu einer Reform des Trassenpreissystems zw. Bund, DB InfraGO AG und Sektor getroffen. Sie stellt einen Beitrag der DB InfraGO AG dar, eine energie- und verschleißsparende Fahrweise stärker zu fördern.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
Das Entgelt beträgt 0,00394 Euro je Trassenkilometer (Sollfahrplan abzüglich der Strecken ohne automatische Zugnummernmeldeanlage).	Trassenkilometern für das Trassenentgelt abzüglich der Strecken ohne automatische Zugnummernmeldeanlage: Das Entgelt beträgt 0,00394 Euro je Trassenkilometer (Sollfahrplan abzüglich der Strecken ohne automatische Zugnummernmeldeanlage):	
5.5.8 Leitsystem zur Netzdisposition Kunde Die DB InfraGO AG bzw. die RNI bietet ZB oder einbezogenen EVU das Informationssystem LeiDis-NK an. Mit LeiDis-NK wird dem Nutzer die aktuelle betriebliche Sicht auf seine Züge in Echtzeit visualisiert zur Verfügung gestellt. LeiDis-NK ist als Basis- oder Premiumversion verfügbar. Die Versionen unterscheiden sich im Angebot an Applikationen sowie in deren Anwendung. Der erste Nutzeraccount der LeiDis-NK Basisversion steht für ZB oder einbezogene EVU, die Zugtrassen bei der DB InfraGO AG bzw. der RNI angemeldet haben und operativ tätig sind, unentgeltlich zur Verfügung. Soweit zusätzliche Nutzeraccounts und/oder die Nutzung der LeiDis-NK Premiumversion durch den ZB oder das einbezogene EVU angestrebt werden, sind diese zusätzlich entgeltpflichtig zu erwerben. Die DB InfraGO AG bzw. die RNI bietet LeiDis-NK als Basis- oder Premiumversion an. ■ LeiDis-NK Basisversion Der erste Nutzeraccount der LeiDis-NK Basisversion steht für ZB, die Zugtrassen bei der DB InfraGO AG angemeldet haben, oder einbezogene EVU, die operativ tätig sind, unentgeltlich zur Verfügung. Zusätzliche Nutzeraccounts werden kostenpflichtig zur Verfügung gestellt. Und werden wie folgt abgerechnet: 973,00 Euro je Monat und Session ■ LeiDis-NK-Premiumversion Für die Verwendung der LeiDis-NK Premiumversion wird eine Lizenz des Softwareinhabers für jede BZ-Anbindung benötigt. Diese wird von der DB InfraGO AG beim Lizenzinhaber erworben. Die DB InfraGO AG sorgt für den Erwerb	5.5.8 Leitsystem zur Netzdisposition Kunde Die DB InfraGO AG bzw. die RNI bietet ZB oder einbezogenen EVU das Informationssystem LeiDis-NK an. Mit LeiDis-NK wird dem Nutzer die aktuelle betriebliche Sicht auf seine Züge in Echtzeit visualisiert zur Verfügung gestellt. LeiDis-NK ist als Basis- oder Premiumversion verfügbar. Die Versionen unterscheiden sich im Angebot an Applikationen sowie in deren Anwendung. Der erste Nutzeraccount der LeiDis-NK Basisversion steht für ZB oder einbezogene EVU, die Zugtrassen bei der DB InfraGO AG bzw. der RNI angemeldet haben und operativ tätig sind, unentgeltlich zur Verfügung. Soweit zusätzliche Nutzeraccounts und/oder die Nutzung der LeiDis-NK Premiumversion durch den ZB oder das einbezogene EVU angestrebt werden, sind diese zusätzlich entgeltpflichtig zu erwerben. Die DB InfraGO AG bzw. die RNI bietet LeiDis-NK als Basis- oder Premiumversion an. ■ LeiDis-NK Basisversion Der erste Nutzeraccount der LeiDis-NK Basisversion steht für ZB, die Zugtrassen bei der DB InfraGO AG angemeldet haben, oder einbezogene EVU, die operativ tätig sind, unentgeltlich zur Verfügung. Zusätzliche Nutzeraccounts werden kostenpflichtig zur Verfügung gestellt. Und werden wie folgt abgerechnet: 973,00 Euro je Monat und Session ■ LeiDis-NK-Premiumversion Für die Verwendung der LeiDis-NK Premiumversion wird eine Lizenz des Softwareinhabers für jede BZ-Anbindung benötigt. Diese wird von der DB InfraGO AG beim Lizenzinhaber erworben. Die DB InfraGO AG sorgt für den Erwerb	

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
und die Aufrechterhaltung der Lizenz während der gesamten Vertragslaufzeit. Dafür erhebt die DB InfraGO AG ein einmaliges Entgelt, welches den jeweils aktuellen Lizenzkosten des Lizenzinhabers entspricht. Der Lizenzpreis wird in einem Rahmenvertrag mit dem Lizenzinhaber vereinbart und in der Produktbeschreibung veröffentlicht. Sollen einem bestehenden LeiDis-NK Premiumzugang weitere BZ-Anbindungen zugeordnet werden, so ist je Anbindung eine weitere Lizenz zu erwerben. Die Nutzung der LeiDis-NK-Premiumversion wird kostenpflichtig zur Verfügung gestellt und wie folgt abgerechnet: 1.400,00 Euro je Monat und Account Fakultative Leistungen Folgende zusätzliche Leistungen können mit den nachfolgenden Entgelten vereinbart werden Besondere Datenpflege 96,00 Euro je angefangener 60 Minuten Mentorenschulung 96,00 Euro je angefangener 60 Minuten	und die Aufrechterhaltung der Lizenz während der gesamten Vertragslaufzeit. Dafür erhebt die DB InfraGO AG ein einmaliges Entgelt, welches den jeweils aktuellen Lizenzkosten des Lizenzinhabers entspricht. Der Lizenzpreis wird in einem Rahmenvertrag mit dem Lizenzinhaber vereinbart und in der Produktbeschreibung veröffentlicht. Sollen einem bestehenden LeiDis-NK Premiumzugang weitere BZ-Anbindungen zugeordnet werden, so ist je Anbindung eine weitere Lizenz zu erwerben. Die Nutzung der LeiDis-NK-Premiumversion wird kostenpflichtig zur Verfügung gestellt und wie folgt abgerechnet: 1.400,00 <u>1.600,00</u> Euro je Monat und Account Fakultative Leistungen Folgende zusätzliche Leistungen können mit den nachfolgenden Entgelten vereinbart werden Besondere Datenpflege 96,00 Euro je angefangener 60 Minuten Mentorenschulung 96,00 Euro je angefangener 60 Minuten	Anpassung der monatlichen Kosten für die LeiDis-NK Premium -Version. Hintergrund sind deutlich gestiegene Personal- und IT-Kosten der Migration, der Lizenzkosten für Premium und der Cloud-Kosten
5.5.10 Lizenz zur Datenabnahme Die DB InfraGO AG bzw. die RNI bietet ZB oder einbezogenen EVU die Lizenz zur Datenabnahme an. Über eine Datenschnittstelle werden Zuglaufinformationen in Form von einheitlichen und standardisierten UIC-Datensatz-Telegrammen in Echtzeit elektronisch übertragen. Eine Berechtigung zum „Andocken“ an diese Schnittstelle erhält der ZB oder einbezogenen EVU durch den Erwerb der Lizenz zur Datenabnahme. Das Entgelt richtet sich nach dem durchschnittlichen täglichen Datenvolumen.	5.5.10 Betriebsdatenverteiler - betriebliche Datenmeldungen gem. TAF/TAP TSI Lizenz zur Datenabnahme <u>Die DB InfraGO AG bzw. die RNI stellt ZB oder einbezogenen EVU über den Betriebsdatenverteiler (BDV) eine bidirektionale Austausch-schnittstelle für den Empfang und Versand von TAF/TAP-Messages an. Über die Datenschnittstelle des BDV werden Zuglaufinformationen in Form von einheitlichen und standardisierten TAF/TAP-Messages in Echtzeit elektronisch von der DB InfraGO AG bzw. RNI zu ZB und von ZB zur DB InfraGO AG übertragen. Siehe auch Ziffer 6.4.1.2.</u> <u>Jedem ZB wird nach erfolgreicher Anmeldung jeweils eine produktive bidirektionale Schnittstelle (eingehend und ausgehend) sowie</u>	Bisher wurde über die Ziffer 5.5.10 die Anbindung einer Schnittstelle im UIC-Messagetyp zum Austausch von Daten angeboten. Dieser Messagetyp wird durch TAF/TAP-Messages auf Grundlage europäischer Regelungen ersetzt, siehe auch Anmerkung zu Ziffer 6.4.1.2. Die Anbindung zum Empfang und Versand von TAF/TAP-Messages erfolgt über den Betriebsdatenverteiler. Dies, sowie die Produktbeschreibung sind neu in Ziffer 5.5.10 formuliert.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
Mindestpreis 750,56 Euro je Monat. Die Preise richten sich nach dem durchschnittlichen täglichen Datenvolumen.	<u>zusätzlich eine bidirektionale Testschnittstelle kostenfrei zur Verfügung gestellt. Die erstmalige Anbindung sowie erforderliche Anpassungen im Rahmen von systemseitigen Releases oder Änderungen der zugrunde liegenden TAF/TAP-Spezifikationen sind Bestandteil des Mindestzugangspakets und werden nicht gesondert berechnet. Darüber hinausgehende Leistungen, insbesondere:</u> <u>■ individuelle Unterstützungs- und Beratungsleistungen sowie</u> <u>■ die Bereitstellung zusätzlicher Test- oder Produktivschnittstellen.</u> <u>können gesondert beauftragt werden und werden nach Aufwand bzw. gemäß den jeweils gültigen Konditionen abgerechnet. Das Entgelt für Beratungsleistungen beträgt 195,00 Euro je angefangene 60 Minuten.</u> <u>Die Vertragslaufzeit für jede kostenpflichtige Schnittstelle beträgt 1 Jahr, eine Kündigung ist mit einer Frist von 3 Monaten zum Jahresende möglich. Das jährliche Entgelt beträgt pro zusätzlicher Schnittstelle 220€ pro Jahr. Anfallender Arbeitsaufwand zum Einrichten einer kostenpflichtigen Schnittstelle wird auf Stundenbasis abgerechnet. Das Entgelt hierfür beträgt 195,00 Euro je angefangene 60 Minuten.</u> <u>Die Anmeldung zum BDV erfolgt über das IT-Tool DB Xtra (siehe Ziffer 5.5), welches unter https://dbxtra.dbinfrago.com im Internet verfügbar ist. Die Nutzung von DB Xtra setzt eine vorherige Registrierung über das Infracportal voraus. Im Übrigen gelten die Nutzungsbedingungen des Infracportals (Anlage 3.4.3.1).</u> <u>Für jeden ZB wird je eine produktive bidirektionale Schnittstelle (Eingehend und Ausgehend) und zusätzlich eine bidirektionale Testschnittstelle kostenfrei nach Anmeldung zur Verfügung gestellt. Zudem können individuelle Beratungsleistungen beauftragt werden. Die Beratungsleistungen werden nach Aufwand abgerechnet. Das Entgelt beträgt 195,00 Euro je angefangene 60 Minuten.</u> <u>Weitere Testschnittstellen können in DB Xtra kostenpflichtig beauftragt werden. Die Vertragslaufzeit für jede kostenpflichtige Schnittstelle beträgt 1 Jahr, eine Kündigung ist 3 Monate zum Jahresende möglich. Das jährliche Entgelt beträgt pro zusätzlicher Schnittstelle</u>	

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	<u>220€ pro Jahr. Anfallender Arbeitsaufwand zum Einrichten einer kostenpflichtigen Schnittstelle wird auf Stundenbasis abgerechnet. Das Entgelt hierfür beträgt 195,00 Euro je angefangene 60 Minuten.</u> <u>Die Anmeldung zum BDV erfolgt über das IT-Tool DB Xtra. DB Xtra wird im Internet zur Verfügung gestellt: https://dbxtra.dbinfrago.com.</u> <u>Die Anmeldung zu DB Xtra erfolgt über das Infracportal. Näheres ist den Nutzungsbedingungen zum Infracportal (Anlage 3.4.3.1) zu entnehmen.</u> Die DB InfraGO AG bzw. die RNI bietet ZB oder einbezogenen EVU die Lizenz zur Datenabnahme an. Über eine Datenschnittstelle werden Zuglaufinformationen in Form von einheitlichen und standardisierten UIC-Datensatz-Telegrammen in Echtzeit elektronisch übertragen. Eine Berechtigung zum „Andocken“ an diese Schnittstelle erhält der ZB oder einbezogenen EVU durch den Erwerb der Lizenz zur Datenabnahme. Das Entgelt richtet sich nach dem durchschnittlichen täglichen Datenvolumen. Mindestpreis 750,56 Euro je Monat. Die Preise richten sich nach dem durchschnittlichen täglichen Datenvolumen.	
5.5.11 Statistiken Die DB InfraGO AG bzw. die RNI stellen den ZB statistische Daten zur Verfügung. Über eine Schnittstelle werden die bei der DB InfraGO AG bzw. der RNI vorliegenden Zuglaufinformationen nachträglich aufbereitet und den ZB in Form eines Statistikdatensatzes bereitgestellt. Detaillierte Informationen sowie die Produktbeschreibung „Statistiken“ finden Sie online unter www.dbinfrago.com/statistiken. Daten, die über das kostenfreie Mindestzugangspaket hinausgehen, werden mit 0,05 Euro netto pro Zug und Verkehrstag berechnet. Es wird ein Mindestentgelt in Höhe von 100 Euro in Rechnung gestellt.	5.5.11 Statistiken Die DB InfraGO AG bzw. die RNI stellen den ZB statistische Daten zur Verfügung. Über eine Schnittstelle werden die bei der DB InfraGO AG bzw. der RNI vorliegenden Zuglaufinformationen nachträglich aufbereitet und den ZB in Form eines Statistikdatensatzes bereitgestellt. Detaillierte Informationen sowie die Produktbeschreibung „Statistiken“ finden Sie online unter www.dbinfrago.com/statistiken. Daten, die über das kostenfreie Mindestzugangspaket hinausgehen, werden mit 0,05 Euro netto pro Zug und Verkehrstag berechnet. Es wird ein Mindestentgelt in Höhe von 100 Euro in Rechnung gestellt.	Keine inhaltlichen Änderungen, es wurden lediglich redaktionelle Anpassungen zum besseren Verständnis der Ziffer vorgenommen. Die Stundensätze wurden bisher pauschal zum Ansatz gebracht. In der Kostenstruktur der leistungserstellenden Fachabteilungen gibt es jedoch große Unterschiede. Daher sollen die Stundenansätze auf Basis der anfallenden Kosten individualisiert werden.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
Den direkten Zugang zum Bestelltool DB Xtra finden Sie ebenfalls über die oben genannte Website oder direkt unter: https://dbxtra.dbinfrago.com. Über DB Xtra können ZB eine Anbindung an die Statistik-Schnittstelle vornehmen. Die entsprechende Schnittstellenbeschreibung steht in DB Xtra zur Verfügung. In DB Xtra können zudem individuelle Beratungsleistungen beauftragt werden. Die Beratungsleistungen werden nach Aufwand abgerechnet - das Entgelt beträgt 96,00 Euro je angefangene 60 Minuten. Die Anmeldung zu DB Xtra erfolgt über das Infraportal. Näheres ist den Nutzungsbedingungen zum Infraportal (Anlage 3.4.3.1) zu entnehmen.	<u>Über DB Xtra (siehe Ziffer 5.5) können ZB eine Anbindung an die Statistik-Schnittstelle vornehmen. Alternativ können die Statistiken als Download-Datei zur Verfügung gestellt werden. Die Schnittstellenbeschreibung sowie die detaillierten Nutzungsbedingungen stehen in DB Xtra als Download zur Verfügung.</u> Den direkten Zugang zum Bestelltool DB Xtra finden Sie ebenfalls über die oben genannte Website oder direkt unter: https://dbxtra.dbinfrago.com. Über DB Xtra können ZB eine Anbindung an die Statistik-Schnittstelle vornehmen. Die entsprechende Schnittstellenbeschreibung steht in DB Xtra zur Verfügung. In DB Xtra können zudem individuelle Beratungsleistungen beauftragt werden. Die Beratungsleistungen werden nach Aufwand abgerechnet - das Entgelt beträgt <u>96150,00</u> Euro je angefangene 60 Minuten. Die Anmeldung zu DB Xtra erfolgt über das Infraportal. Näheres ist den Nutzungsbedingungen zum Infraportal (Anlage 3.4.3.1) zu entnehmen.	
5.5.14 Angebotsberatung Die DB InfraGO AG bzw. die RNI bietet ZB für den mittel- bis langfristigen Fahrplanhorizont, d.h. i.d.R. 5 bis 20 Jahre vor dem Fahrplanwechsel, eine Angebotsberatung an, die das Spektrum von der ersten Konzeptidee bis zum geprüften Fahrplan abdeckt. Dadurch erhalten ZB die Möglichkeit, weit vor einem Fahrplanwechsel prüfen zu lassen, welche Möglichkeiten es hinsichtlich (systematischen) Angebotsänderungen, -verbesserungen oder -ausweitungen gibt. Das Zusammenspiel der drei Hebel Fahrplan, Fahrzeug und Infrastruktur kann dabei ebenso berücksichtigt werden, wie Aspekte von Angebots- und Betriebsqualität. Die Leistungen der DB InfraGO AG bzw. der RNI umfassen, kombiniert mit bereits bestehenden Nebenleistungen, dabei die folgenden drei Säulen:	5.5.14 <u>Fahrplankonzeptberatung (FKB)</u> Angebotsberatung <u>Die DB InfraGO AG bzw. die RNI bietet ZB für den mittel- bis langfristigen Fahrplanhorizont, d.h. i.d.R. 5 bis 20 Jahre vor dem Fahrplanwechsel, eine Fahrplankonzeptberatung (FKB) an, die das Spektrum von der ersten Konzeptidee bis zum geprüften Fahrplan abdeckt.</u> Die DB InfraGO AG bzw. die RNI bietet ZB für den mittel- bis langfristigen Fahrplanhorizont, d.h. i.d.R. 5 bis 20 Jahre vor dem Fahrplanwechsel, eine Angebotsberatung an, die das Spektrum von der ersten Konzeptidee bis zum geprüften Fahrplan abdeckt. Dadurch erhalten ZB die Möglichkeit, weit vor einem Fahrplanwechsel prüfen zu lassen, welche Möglichkeiten es hinsichtlich (systematischen) Angebotsänderungen, -verbesserungen oder -ausweitungen gibt.	Die Leistungsbeschreibung der Ziffer 5.5.14 wird geschärft und konkreter formuliert. Es werden somit die Beschreibung der Leistung, sowie Zielstellung und Inhalt besser erkenntlich. Die Stundensätze wurden bisher pauschal zum Ansatz gebracht. In der Kostenstruktur der leistungserstellenden Fachabteilungen gibt es jedoch große Unterschiede. Daher sollen die Stundenansätze auf Basis der anfallenden Kosten individualisiert werden.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
- Die Entwicklung oder Weiterentwicklung von Fahrplankonzepten, z. B. Definition verkehrlicher Ziele, Erstellung von Fahrplankonzeptvarianten sowie Netzgrafiken oder Ableitung von Handlungsfeldern bzgl. der Infrastruktur sowie optional zusätzlich - Die Untersuchungen von Fahrbarkeit (siehe Nebenprodukt „Betriebsprogrammstudie“) und Fahrzeit (siehe Nebenprodukt „Fahrzeitberechnung“), z. B. Fahrzeitberechnung zum Vergleich von verschiedenen Triebfahrzeugen / Fahrdynamiken, Ermittlung von Fahrzeiteffekten durch geänderte Haltekonzepte, Untersuchung von Fahrzeiteffekten durch Infrastrukturmaßnahmen mikroskopische Untersuchung der Fahrbarkeit des neu entwickelten Konzepts aus 1. - Die Fahrplananalyse und -optimierung, z. B. Fahrplanrobustheitsprüfung oder Betriebssimulationen Das Entgelt für eine Angebotsberatung bestimmt sich entsprechend nach dem angefallenen Personalaufwand. Das Entgelt beträgt 96,00 Euro je angefangener 60 Minuten.	Das Zusammenspiel der drei Hebel Fahrplan, Fahrzeug und Infrastruktur kann dabei ebenso berücksichtigt werden, wie Aspekte von Angebots- und Betriebsqualität. Die Leistungen der DB InfraGO AG bzw. der RNI umfassen, kombiniert mit bereits bestehenden Nebenleistungen, dabei die folgenden drei Säulen: Die Entwicklung oder Weiterentwicklung von Fahrplankonzepten, z. B. Definition verkehrlicher Ziele, Erstellung von Fahrplankonzeptvarianten sowie Netzgrafiken oder Ableitung von Handlungsfeldern bzgl. der Infrastruktur sowie optional zusätzlich Die Entwicklung oder Weiterentwicklung von Fahrplankonzepten, z. B. Definition verkehrlicher Ziele, Erstellung von Fahrplankonzeptvarianten sowie Netzgrafiken oder Ableitung von Handlungsfeldern bzgl. der Infrastruktur sowie optional zusätzlich Die Untersuchungen von Fahrbarkeit (siehe Nebenleistung Betriebsprogrammstudie, Ziffer 5.5.2) und die Fahrzeitberechnung im Rahmen der FKB, z. B. Fahrzeitberechnung zum Vergleich von verschiedenen Triebfahrzeugen / Fahrdynamiken, Ermittlung von Fahrzeiteffekten durch geänderte Haltekonzepte, Untersuchung von Fahrzeiteffekten durch Infrastrukturmaßnahmen mikroskopische Untersuchung der Fahrbarkeit des neu entwickelten Konzepts aus 1. Die Untersuchungen von Fahrbarkeit (siehe Nebenprodukt „Betriebsprogrammstudie“) und Fahrzeit (siehe Nebenprodukt „Fahrzeitberechnung“), z. B. Fahrzeitberechnung zum Vergleich von verschiedenen Triebfahrzeugen / Fahrdynamiken, Ermittlung von Fahrzeiteffekten durch geänderte Haltekonzepte, Untersuchung von Fahrzeiteffekten durch Infrastrukturmaßnahmen mikroskopische Untersuchung der Fahrbarkeit des neu entwickelten Konzepts aus 1. - Die Fahrplananalyse und -optimierung, z. B. Fahrplanrobustheitsprüfung oder Betriebssimulationen.	

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	<u>Es können im Rahmen der FKB die vorgenannten Module einzeln oder gesamthaft beauftragt werden. Die Beauftragung erfolgt über das Bestelltool DB Xtra.</u> <u>DB Xtra kann über das Infraportal erreicht werden oder direkt unter folgendem Link: https://dbxtra.dbinfrago.com.</u> Das Entgelt für eine Angebotsberatung-FKB bestimmt sich entsprechend nach dem angefallenen Personalaufwand. Das Entgelt beträgt 96<u>109</u>,00 Euro je angefangener 60 Minuten.	
5.6.2.3 Entgeltnachlass bei Umleitung aufgrund von Baumaßnahmen durch Generalsanierungsmaßnahmen (Hochleistungskorridore) [...] Der Umleitungsfaktor wird nicht bei Stornierungsentgelten gemäß Ziffern 5.6.4.1, 5.6.4.2 und 5.6.4.3 sowie nicht bei dem Entgelt für Nichtstornierung gemäß Ziffer 5.6.3.3 gewährt.	5.6.2.3 Entgeltnachlass bei Umleitung aufgrund von Baumaßnahmen durch Generalsanierungsmaßnahmen (Hochleistungskorridore) [...] Der Umleitungsfaktor wird nicht bei Stornierungsentgelten gemäß Ziffern 5.6.4.1 <u>gewährt</u>, 5.6.4.2 und 5.6.4.3 sowie nicht bei dem Entgelt für Nichtstornierung gemäß Ziffer 5.6.3.3 gewährt.	Redaktionelle Folgeänderung
5.6.3.1 Entgelt für Angebotserstellung Die Aufwendungen für die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen sind im Trassenentgelt enthalten. Aus diesem Grund wird bei Nichtannahme einer angemeldeten Zugtrasse ein Bearbeitungsentgelt für die Angebotserstellung erhoben. Diese Regelung findet keine Anwendung im Koordinierungsverfahren gem. Ziffer 4.2.1.7.1 sowie bei berechtigten Beanstandungen des ZB gem. Ziffer 4.2.1.12.3. Das Entgelt für die Angebotserstellung errechnet sich aus den Fahrplankosten im Rahmen der unmittelbar zugbedingten Kosten multipliziert mit den Trassenkilometern der konstruierten Trassen multipliziert mit der Anzahl der beantragten Verkehrstage. <i>Entgelt für Angebotserstellung = Fahrplankosten * Trkm * Anzahl der Verkehrstage</i> Das Entgelt für die Angebotserstellung beträgt maximal 1266 € im SPFV, 1142 € im SPNV und 1087 € im SGV.	5.6.3.1 Entgelt für Angebotserstellung Die Aufwendungen für die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen sind im Trassenentgelt enthalten. Aus diesem Grund wird bei Nichtannahme einer angemeldeten Zugtrasse ein Bearbeitungsentgelt für die Angebotserstellung erhoben. Diese Regelung findet keine Anwendung im Koordinierungsverfahren gem. Ziffer 4.2.1.7.1 sowie bei berechtigten Beanstandungen des ZB gem. Ziffer 4.2.1.12.3. Das Entgelt für die Angebotserstellung errechnet sich aus den Fahrplankosten im Rahmen der unmittelbar zugbedingten Kosten multipliziert mit den Trassenkilometern der konstruierten Trassen multipliziert mit der Anzahl der beantragten Verkehrstage. Entgelt für Angebotserstellung = Fahrplankosten * Trkm * Anzahl der Verkehrstage Das Entgelt für die Angebotserstellung beträgt maximal 1266 € im SPFV, 1142 € im SPNV und 1087 € im SGV.	Im Zuge der Evaluierung des Stornierungssystems gemeinsam mit dem Markt entfällt das Mindeststornierungsentgelt. Um keinen Fehlanreiz zu setzen, nicht benötigte Angebote anzunehmen, um diese dann vor dem 30.11 wieder kostenfrei zu stornieren, entfällt ebenfalls das Angebotserstellungsentgelt.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
Die für das Entgelt für die Angebotserstellung zugrundeliegenden Fahrplankosten je Marktsegment werden in Anlage 5.3 ausgewiesen.	Die für das Entgelt für die Angebotserstellung zugrundeliegenden Fahrplankosten je Marktsegment werden in Anlage 5.3 ausgewiesen.	
5.6.3.2 20-Stunden Regelung [...]	5.6.3.21 20-Stunden Regelung [...]	Redaktionelle Folgeänderung
5.6.3.3 Entgelt für Nichtstornierung Wird eine Trasse durch den ZB nicht genutzt und nicht innerhalb von 20 Stunden nach der geplanten Abfahrt storniert, fällt ein Entgelt für Nichtstornierung an. Bei Fällen höherer Gewalt sowie bei behördlichen Anordnungen oder Einschränkungen, die aus der Sphäre des Infrastrukturbetreibers stammen, wird kein Entgelt für Nichtstornierung für die ausgefallene Trasse sowie für einen davon betroffenen Umlauf erhoben. Dies gilt grundsätzlich nur, sofern die Fälle der höheren Gewalt, die behördlichen Anordnungen oder die Einschränkungen seitens des Infrastrukturbetreibers im Geltungsbereich dieser INB erfolgt sind. Für eine kostenfreie Stornierung ist der Ausfall einer Trasse, welcher durch einen Fall höherer Gewalt außerhalb des Geltungsbereiches dieser INB verursacht wurde, im Rechnungsbahnhof der DB InfraGO AG zu melden. Darüber hinaus hat das EVU bzw. der ZB das Vorliegen eines Falls höherer Gewalt als Grund für den Ausfall der Trasse mit Bestätigung des betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) bei der Meldung im Rechnungsbahnhof der DB InfraGO AG als Upload nachzuweisen. Wird ein ausgefallener Umlauf aufgrund der oben genannten Gründe nicht bepreist, so erfolgt dies unter folgenden Voraussetzungen: ■ Der betroffene ausgefallene Umlauf sowie die Umlaufbeziehung werden im Rechnungsbahnhof der DB InfraGO AG gemeldet. ■ Die Umlaufbeziehung wird vorliegend berücksichtigt, wenn die beiden Trassen durch dasselbe EVU / denselben ZB durchgeführt werden, der Startbahnhof der Umlauftrasse	5.6.3.3 Entgelt für Nichtstornierung Wird eine Trasse durch den ZB nicht genutzt und nicht innerhalb von 20 Stunden nach der geplanten Abfahrt storniert, fällt ein Entgelt für Nichtstornierung an. Bei Fällen höherer Gewalt sowie bei behördlichen Anordnungen oder Einschränkungen, die aus der Sphäre des Infrastrukturbetreibers stammen, wird kein Entgelt für Nichtstornierung für die ausgefallene Trasse sowie für einen davon betroffenen Umlauf erhoben. Dies gilt grundsätzlich nur, sofern die Fälle der höheren Gewalt, die behördlichen Anordnungen oder die Einschränkungen seitens des Infrastrukturbetreibers im Geltungsbereich dieser INB erfolgt sind. Für eine kostenfreie Stornierung ist der Ausfall einer Trasse, welcher durch einen Fall höherer Gewalt außerhalb des Geltungsbereiches dieser INB verursacht wurde, im Rechnungsbahnhof der DB InfraGO AG zu melden. Darüber hinaus hat das EVU bzw. der ZB das Vorliegen eines Falls höherer Gewalt als Grund für den Ausfall der Trasse mit Bestätigung des betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) bei der Meldung im Rechnungsbahnhof der DB InfraGO AG als Upload nachzuweisen. Wird ein ausgefallener Umlauf aufgrund der oben genannten Gründe nicht bepreist, so erfolgt dies unter folgenden Voraussetzungen: ■ Der betroffene ausgefallene Umlauf sowie die Umlaufbeziehung werden im Rechnungsbahnhof der DB InfraGO AG gemeldet. ■ Die Umlaufbeziehung wird vorliegend berücksichtigt, wenn die beiden Trassen durch dasselbe EVU / denselben ZB durchgeführt werden, der Startbahnhof der Umlauftrasse	Im Zuge der Evaluierung des Stornierungssystems gemeinsam mit dem Markt entfällt das Nichtstornierungsentgelt. Hintergrund ist Kritik seitens des Marktes sowie die prozessuale Komplexität bei der Detektion nicht gefahrener Züge und die damit einhergehenden aufwandstreibenden Reklamationen.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
dem Zielbahnhof der Zulauftrasse entspricht und sich der Startzeitpunkt beider Trassen maximal um einen Verkehrstag unterscheidet. Bei der Berechnung dieses Entgelts wird der Anteil an den unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs für die Instandhaltung und für Abschreibungen abgezogen. Daraus ergibt sich die Berechnungsbasis für das Entgelt für Nichtstornierung. Das Entgelt für Nichtstornierung beträgt für den SGV 200 % von der Berechnungsbasis des Entgelts sowie für den SPFV und SPNV 150 % von der Berechnungsbasis des Entgelts. Daraus ergeben sich die jeweiligen in Anlage 5.3 ausgewiesenen Entgelte für Nichtstornierung je Trassenkilometer. Das Entgelt für Nichtstornierung je Verkehrstag und je Marktsegment berechnet sich wie folgt: <i>Entgelt für Nichtstornierung je Verkehrstag = Trkm * Entgeltsatz gem. Anlage 5.3</i> Die Regelungen für einen 20 Stunden-Zug im Sinne der Ziffer 5.6.3.2 bleiben davon unberührt.	dem Zielbahnhof der Zulauftrasse entspricht und sich der Startzeitpunkt beider Trassen maximal um einen Verkehrstag unterscheidet. Bei der Berechnung dieses Entgelts wird der Anteil an den unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs für die Instandhaltung und für Abschreibungen abgezogen. Daraus ergibt sich die Berechnungsbasis für das Entgelt für Nichtstornierung. Das Entgelt für Nichtstornierung beträgt für den SGV 200 % von der Berechnungsbasis des Entgelts sowie für den SPFV und SPNV 150 % von der Berechnungsbasis des Entgelts. Daraus ergeben sich die jeweiligen in Anlage 5.3 ausgewiesenen Entgelte für Nichtstornierung je Trassenkilometer. Das Entgelt für Nichtstornierung je Verkehrstag und je Marktsegment berechnet sich wie folgt: Entgelt für Nichtstornierung je Verkehrstag = Trkm * Entgeltsatz gem. Anlage 5.3 Die Regelungen für einen 20 Stunden-Zug im Sinne der Ziffer 5.6.3.2 bleiben davon unberührt.	
5.6.4 Maluszahlen für Stornierung Nach Vertragsschluss ist eine Stornierung durch den ZB bis 20 Stunden nach der geplanten Abfahrtszeit möglich. Die Erhebung von Stornierungsentgelten hängt ab vom Stornierungssachverhalt und vom Zeitpunkt der Stornierung. - Für Stornierungen wird grundsätzlich ein Regelstornierungsentgelt für jeden stornierten Verkehrstag, abgeleitet vom Entgelt der stornierten Trasse und dem Zeitpunkt der Stornierung, erhoben (siehe Ziffer 5.6.4.1). - Für Stornierungen zwischen Ablauf der Angebotsannahmefrist zum endgültigen Netzfahrplanentwurf der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung bis zum 30.11. desselben Jahres	5.6.4 Maluszahlen für Stornierung Nach Vertragsschluss ist eine Stornierung durch den ZB bis 20 Stunden nach der geplanten Abfahrtszeit möglich. Die Erhebung von Stornierungsentgelten hängt ab vom Stornierungssachverhalt und vom Zeitpunkt der Stornierung. - Für Stornierungen <u>nach dem 30.11. der vorherigen Netzfahrplanperiode</u> wird grundsätzlich ein Regelstornierungsentgelt für jeden stornierten Verkehrstag, abgeleitet vom Entgelt der stornierten Trasse und dem Zeitpunkt der Stornierung, erhoben (siehe Ziffer 5.6.4.1). Für Stornierungen zwischen Ablauf der Angebotsannahmefrist zum endgültigen Netzfahrplanentwurf der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung bis zum 30.11. desselben Jahres	Im Zuge der Evaluierung des Stornierungssystems gemeinsam mit dem Markt entfällt das Mindeststornierungsentgelt. Zudem wird die Möglichkeit der Stornierung von 20h nach Abfahrt auf 4h nach Abfahrt eingekürzt. Hintergrund ist, dass eine Stornierung bis 20h nach Abfahrt keinen dispositiven Nutzen mehr bringt. Die DB InfraGO AG vertritt die Rechtsauffassung, dass Stornierungen, die aufgrund von Einschränkungen außerhalb des Geltungsbereichs dieser INB verursacht werden, sowie nicht auf

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
wird ein Mindeststornierungsentgelt erhoben (siehe Ziffer 5.6.4.2). ■ Bei höherer Gewalt, behördlichen Anordnungen oder Einschränkungen, die aus der Sphäre des Infrastrukturbetreibers stammen, erfolgt abweichend von den folgenden Regelungen keine Bepreisung der dadurch verursachten Stornierung sowie keine Bepreisung der Stornierung eines davon betroffenen Umlaufs. Diese Regelungen gelten grundsätzlich nur, sofern die Fälle der höheren Gewalt, die behördlichen Anordnungen oder die Einschränkungen im Geltungsbereich dieser INB erfolgt sind. Voraussetzung für eine entgeltfreie Stornierung, die durch einen Fall höherer Gewalt außerhalb des Geltungsbereichs dieser INB verursacht wurde, ist die Meldung der stornierten Trasse im Rechnungsbahnhof der DB InfraGO AG. Darüber hinaus hat das EVU bzw. der ZB das Vorliegen eines Falls der höheren Gewalt als Grund für die Stornierung mit Bestätigung des betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) bei der Meldung im Rechnungsbahnhof der DB InfraGO AG als Upload nachzuweisen. Gleiches gilt für den Fall, dass die nicht nur unerhebliche Einschränkung außerhalb des Geltungsbereichs dieser INB aufgetreten ist und es sich um eine grenzüberschreitende Trasse handelt, die den unter Ziffer 4.2.4 dargestellten Anforderungen an grenzüberschreitende Trassenanmeldungen genügt oder auf PaPs bzw. auf Teilabschnitten der PaPs verläuft (vgl. Ziffer 4.2.5.1). Wird ein stornierter Umlauf aufgrund der oben genannten Gründe nicht bepreist, so erfolgt dies unter folgender Voraussetzung: ■ Der betroffene stornierte Umlauf sowie die Umlaufbeziehung werden im Rechnungsbahnhof der DB InfraGO AG gemeldet.	wird ein Mindeststornierungsentgelt erhoben (siehe Ziffer 5.6.4.2): ■ Bei höherer Gewalt, behördlichen Anordnungen oder Einschränkungen, die aus der Sphäre des Infrastrukturbetreibers stammen, erfolgt abweichend von den folgenden Regelungen keine Bepreisung der dadurch verursachten Stornierung sowie keine Bepreisung der Stornierung eines davon betroffenen Umlaufs. Diese Regelungen gelten grundsätzlich nur, sofern die Fälle der höheren Gewalt, die behördlichen Anordnungen oder die Einschränkungen im Geltungsbereich dieser INB erfolgt sind. Voraussetzung für eine entgeltfreie Stornierung, die durch einen Fall höherer Gewalt außerhalb des Geltungsbereichs dieser INB verursacht wurde, ist die Meldung der stornierten Trasse im Rechnungsbahnhof der DB InfraGO AG. Darüber hinaus hat das EVU bzw. der ZB das Vorliegen eines Falls der höheren Gewalt als Grund für die Stornierung mit Bestätigung des betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) bei der Meldung im Rechnungsbahnhof der DB InfraGO AG als Upload nachzuweisen. Gleiches gilt für den Fall, dass die nicht nur unerhebliche Einschränkung außerhalb des Geltungsbereichs dieser INB aufgetreten ist und es sich um eine grenzüberschreitende Trasse handelt, die den unter Ziffer 4.2.4 dargestellten Anforderungen an grenzüberschreitende Trassenanmeldungen genügt oder auf PaPs bzw. auf Teilabschnitten der PaPs verläuft (vgl. Ziffer 4.2.5.1): Wird ein stornierter Umlauf aufgrund der oben genannten Gründe nicht bepreist, so erfolgt dies unter folgender Voraussetzung: ■ Der betroffene stornierte Umlauf sowie die Umlaufbeziehung werden im Rechnungsbahnhof der DB InfraGO AG gemeldet. ■ <u>Die Umlaufbeziehung wird vorliegend berücksichtigt, wenn die beiden Trassen durch dasselbe EVU/denselben ZB durchgeführt werden, der Zielpunkt der Vorlauftrasse dem Startpunkt der Umlauftrasse entspricht und sich beide Trassen</u>	höherer Gewalt beruhen, entgeltpflichtig sind. Damit eine Umlaufbeziehung auch als solche erkennbar ist, müssen Mindestkriterien für eine kostenfreie Stornierung erfüllt werden.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	sen des Umlaufs maximal um einen Verkehrstag unterscheiden.	
5.6.4.1 Regelstornierungsentgelt Für folgende Sachverhalte wird bei Stornierungen ein Regelstornierungsentgelt erhoben: ■ Änderung Start - und/oder Zielpunkt, ■ Laufwegseinkürzungen, ■ Änderung der Geschwindigkeit, wenn durch die Änderung auch der Verkehrstag geändert wird, ■ Änderung der zeitlichen Lage, wenn durch die Änderung auch der Verkehrstag geändert wird, ■ Abbestellung oder Nichtnutzung einer Zugtrasse oder eines Teils einer Zugtrasse an einem oder an mehreren Verkehrstagen, und/oder ■ Änderung des Verkehrstags. Das Regelstornierungsentgelt wird abgeleitet vom Entgelt der stornierten Trasse und dem Zeitpunkt der Stornierung. Das Regelstornierungsentgelt setzt Anreize, zugewiesene Kapazität frühzeitig freizugeben. Gleichzeitig wird der aufgrund der Stornierung ersparte Anteil der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs bei der Ermittlung des erhöhten Stornierungsentgelts abgezogen. Hierfür werden vom Entgelt der stornierten Trasse der Anteil an den unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs für die Instandhaltung und für Abschreibungen abgezogen. Daraus ergibt sich die Berechnungsbasis für das Stornierungsentgelt. Das Regelstornierungsentgelt ergibt sich als gestaffelter prozentualer Anteil dieser Berechnungsbasis, multipliziert mit der Anzahl der stornierten Trassenkilometer. Folgende Prozentsätze hat die DB InfraGO AG bzw. die RNI für die Schaffung von Anreizen für die effiziente Nutzung der Schienenwegkapazität zugrunde gelegt:	5.6.4.1 Regelstornierungsentgelt Für folgende Sachverhalte wird bei Stornierungen ein Regelstornierungsentgelt erhoben: ■ Änderung Start - und/oder Zielpunkt, ■ Laufwegseinkürzungen, ■ Änderung der Geschwindigkeit, wenn durch die Änderung auch der Verkehrstag geändert wird, ■ Änderung der zeitlichen Lage, wenn durch die Änderung auch der Verkehrstag geändert wird, ■ Abbestellung oder Nichtnutzung einer Zugtrasse oder eines Teils einer Zugtrasse an einem oder an mehreren Verkehrstagen, und/oder ■ Änderung des Verkehrstags. Das Regelstornierungsentgelt wird abgeleitet vom Entgelt der stornierten Trasse und dem Zeitpunkt der Stornierung. Das Regelstornierungsentgelt setzt Anreize, zugewiesene Kapazität frühzeitig freizugeben. Gleichzeitig wird der aufgrund der Stornierung ersparte Anteil der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs bei der Ermittlung des erhöhten Stornierungsentgelts abgezogen. Hierfür werden vom Entgelt der stornierten Trasse der Anteil an den unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs für die Instandhaltung und für Abschreibungen abgezogen. Daraus ergibt sich die Berechnungsbasis für das Stornierungsentgelt. Das Regelstornierungsentgelt ergibt sich als gestaffelter prozentualer Anteil dieser Berechnungsbasis, multipliziert mit der Anzahl der stornierten Trassenkilometer. Folgende Prozentsätze hat die DB InfraGO AG bzw. die RNI für die Schaffung von Anreizen für die effiziente Nutzung der Schienenwegkapazität zugrunde gelegt:	Nach Umstellung des Stornierungssystems zum TPS 2024 wurde das Stornierungssystem im Zeitraum September 25 bis April 26 gemeinsam mit dem Markt evaluiert. Hierbei wurde sich gemeinsam mit dem Markt auf folgende Anpassungen geeinigt: • Mit dem Ziel der Komplexitätsreduktion werden die Staffeln des Mindeststornierungsentgelts von 5 auf 3 Staffeln reduziert. Die Zeiträume dieser drei Staffeln richten sich nach den gängigen Produktionskonzepten des Marktes. • Der Prozentsatz der Berechnungsbasis bietet in einem marktverträglichen Rahmen einen ausreichenden Anreiz, nicht benötigte Kapazität frühzeitig freizugeben. Er gilt einheitlich für alle Verkehrsarten. Es werden nicht nur die ukZ für Instandhaltung und Abschreibung abgezogen, sondern auch die des Personenbahnsteigs. Um eine generische Beschreibung zu erhalten, wird deshalb auf die Aufzählung der einzelnen abzuziehenden Kostenanteile verzichtet.

INB 2027

Zeitpunkt der Stornierung	Prozentsatz von Berechnungsbasis für SGV	Prozentsatz von Berechnungsbasis für SPFV und SPNV
Bis einschließlich 31 Tage vor Abfahrt	15 %	2%
30 - 5 Tage vor Abfahrt	20 %	20%
4 -1 Tage vor Abfahrt	40 %	40%
Ab 24 Stunden vor Abfahrt bis Abfahrt	70 %	70%
Nach Abfahrt bis 20 Stunden nach Abfahrt	120 %	100%

Daraus ergeben sich die jeweiligen in Anlage 5.3 ausgewiesenen Stornierungsentgelte je storniertem Trassenkilometer.

Das Regelstornierungsentgelt je Verkehrstag und je Marktsegment berechnet sich wie folgt:

*Regelstornierungsentgelt je Verkehrstag = Trkm * Stornierungsentgeltsatz gem. Anlage 5.3*

Werden mehrere Verkehrstage durch den ZB storniert, wird das jeweilige Regelstornierungsentgelt je Verkehrstag ermittelt und für die betroffenen Verkehrstage addiert.

Für die Ermittlung des Regelstornierungsentgelts werden als betroffene Trkm zugrunde gelegt:

- Änderung Start - und/oder Zielpunkt: die Trkm, die räumlich und/oder zeitlich von der ursprünglich vereinbarten Trasse entfallen.
- Laufwegeseinkürzungen: die Trkm, die räumlich von der ursprünglich vereinbarten Trasse abweichen.
- Änderung der Geschwindigkeit: gesamte Trasse
- Änderung zeitliche Lage: gesamte Trasse.
- Änderung des Verkehrstags: gesamte Trasse.
- Reduktion Verkehrstage: gesamte Trasse.

INB 2028

Zeitpunkt der Stornierung	Prozentsatz von Berechnungsbasis für SGV	Prozentsatz von Berechnungsbasis für SPFV und SPNV
Bis einschließlich 31 Tage vor Abfahrt	15 %	2%
30 - 5 Tage vor Abfahrt	20 %	20%
4 -1 Tage vor Abfahrt	40 %	40%
Ab 24 Stunden vor Abfahrt bis Abfahrt	70 %	70%
Nach Abfahrt bis 20 Stunden nach Abfahrt	120 %	100%

<u>Zeitpunkt der Stornierung</u>	<u>Prozentsatz von Berechnungsbasis</u>
<u>Ab 01.12. vor Beginn der Netzfahrplanperiode bis >60 Tage vor Abfahrt</u>	<u>2 %</u>
<u>Ab 60 Tags bis >3 Tage vor Abfahrt</u>	<u>20 %</u>
<u>Ab 3 Tage vor bis >4h nach Abfahrt</u>	<u>60 %</u>

Daraus ergeben sich die jeweiligen in Anlage 5.3 ausgewiesenen Stornierungsentgelte je storniertem Trassenkilometer.

Das Regelstornierungsentgelt je Verkehrstag und je Marktsegment berechnet sich wie folgt:

*Regelstornierungsentgelt je Verkehrstag = Trkm * Stornierungsentgeltsatz gem. Anlage 5.3*

Werden mehrere Verkehrstage durch den ZB storniert, wird das jeweilige Regelstornierungsentgelt je Verkehrstag ermittelt und für die betroffenen Verkehrstage addiert.

Für die Ermittlung des Regelstornierungsentgelts werden als betroffene Trkm zugrunde gelegt:

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
■ Abbestellung oder Nichtnutzung gesamte Trasse bzw. aller Verkehrstage: gesamte Trasse	■ Änderung Start - und/oder Zielpunkt: die Trkm, die räumlich und/oder zeitlich von der ursprünglich vereinbarten Trasse entfallen. ■ Laufwegseinkürzungen: die Trkm, die räumlich von der ursprünglich vereinbarten Trasse abweichen. ■ Änderung der Geschwindigkeit: gesamte Trasse ■ Änderung zeitliche Lage: gesamte Trasse. ■ Änderung des Verkehrstags: gesamte Trasse. ■ Reduktion Verkehrstage: gesamte Trasse. ■ Abbestellung oder Nichtnutzung gesamte Trasse bzw. aller Verkehrstage: gesamte Trasse	
5.6.4.2 Mindeststornierungsentgelt Zwischen Ablauf der Angebotsannahmefrist zum endgültigen Netzfahrplanentwurf der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung bis zum 30.11. desselben Jahres wird für stornierte Trassen ein Mindeststornierungsentgelt nach den folgenden Regelungen erhoben. Das Regelstornierungsentgelt nach Ziffer 5.6.4.1 wird in diesen Fällen nicht erhoben. Folgende Tatbestände stellen Stornierungen dar, für die ein Mindeststornierungsentgelt erhoben wird: ■ Änderung Start - und/oder Zielpunkt, ■ Laufwegeinkürzungen, ■ Änderung der Geschwindigkeit, wenn durch die Änderung auch der Verkehrstag geändert wird, ■ Änderung der zeitlichen Lage, wenn durch die Änderung auch der Verkehrstag geändert wird, ■ Abbestellung einer Zugtrasse oder eines Teils einer Zugtrasse an einem oder an mehreren Verkehrstagen, und/oder ■ Änderung des Verkehrstags.	5.6.4.2 Mindeststornierungsentgelt Zwischen Ablauf der Angebotsannahmefrist zum endgültigen Netzfahrplanentwurf der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung bis zum 30.11. desselben Jahres wird für stornierte Trassen ein Mindeststornierungsentgelt nach den folgenden Regelungen erhoben. Das Regelstornierungsentgelt nach Ziffer 5.6.4.1 wird in diesen Fällen nicht erhoben. Folgende Tatbestände stellen Stornierungen dar, für die ein Mindeststornierungsentgelt erhoben wird: ■ Änderung Start - und/oder Zielpunkt, ■ Laufwegeinkürzungen, ■ Änderung der Geschwindigkeit, wenn durch die Änderung auch der Verkehrstag geändert wird, ■ Änderung der zeitlichen Lage, wenn durch die Änderung auch der Verkehrstag geändert wird, ■ Abbestellung einer Zugtrasse oder eines Teils einer Zugtrasse an einem oder an mehreren Verkehrstagen, und/oder ■ Änderung des Verkehrstags.	Im Zuge der Evaluierung des Stornierungssystems gemeinsam mit dem Markt entfällt das Mindeststornierungsentgelt. Hintergrund ist die Umsetzung des §60 ERegG (Ziffer 3.3.4.4.3 der INB). Diese Regelung zielt darauf ab, nur benötigte Trassen im Netzfahrplan zu bestellen, weshalb eine zweite, weniger wirksame Anreizregelung hinfällig ist.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
Das Mindeststornierungsentgelt entspricht dem Anteil der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs für die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen anfallen. Das Mindeststornierungsentgelt errechnet sich aus den Fahrplankosten im Netzfahrplan multipliziert mit den von der Änderung betroffenen Trassenkilometern multipliziert mit der Anzahl der stornierten Verkehrstage. <i>Mindeststornierungsentgelt je Verkehrstag = Fahrplankosten * betroffene Trkm</i> Das Mindeststornierungsentgelt beträgt maximal 1266 € im SPFV, 1142 € im SPNV und 1087 € im SGV. Für die Ermittlung des Mindeststornierungsentgelts werden als betroffene Trkm zugrunde gelegt: ■ Änderung Start - und/oder Zielpunkt: die Trkm, die räumlich und/oder zeitlich von der ursprünglich vereinbarten Trasse entfallen. ■ Laufwegseinkürzungen: die Trkm, die räumlich von der ursprünglich vereinbarten Trasse abweichen. ■ Änderung der Geschwindigkeit: gesamte Trasse ■ Änderung zeitliche Lage: gesamte Trasse. ■ Änderung des Verkehrstags: gesamte Trasse. ■ Reduktion Verkehrstage: gesamte Trasse. ■ Abbestellung gesamte Trasse bzw. aller Verkehrstage: gesamte Trasse. Wenn mehrere der oben genannten Sachverhalte zutreffen, wird der Sachverhalt zugrunde gelegt, nach dem mehr Trkm betroffen sind. Die für das Mindeststornierungsentgelt zugrundeliegenden Fahrplankosten je Marktsegment werden in Anlage 5.3 ausgewiesen.	Das Mindeststornierungsentgelt entspricht dem Anteil der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs für die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen anfallen. Das Mindeststornierungsentgelt errechnet sich aus den Fahrplankosten im Netzfahrplan multipliziert mit den von der Änderung betroffenen Trassenkilometern multipliziert mit der Anzahl der stornierten Verkehrstage. <i>Mindeststornierungsentgelt je Verkehrstag = Fahrplankosten * betroffene Trkm</i> Das Mindeststornierungsentgelt beträgt maximal 1266 € im SPFV, 1142 € im SPNV und 1087 € im SGV. Für die Ermittlung des Mindeststornierungsentgelts werden als betroffene Trkm zugrunde gelegt: ■ Änderung Start - und/oder Zielpunkt: die Trkm, die räumlich und/oder zeitlich von der ursprünglich vereinbarten Trasse entfallen. ■ Laufwegseinkürzungen: die Trkm, die räumlich von der ursprünglich vereinbarten Trasse abweichen. ■ Änderung der Geschwindigkeit: gesamte Trasse ■ Änderung zeitliche Lage: gesamte Trasse. ■ Änderung des Verkehrstags: gesamte Trasse. ■ Reduktion Verkehrstage: gesamte Trasse. ■ Abbestellung gesamte Trasse bzw. aller Verkehrstage: gesamte Trasse. Wenn mehrere der oben genannten Sachverhalte zutreffen, wird der Sachverhalt zugrunde gelegt, nach dem mehr Trkm betroffen sind. Die für das Mindeststornierungsentgelt zugrundeliegenden Fahrplankosten je Marktsegment werden in Anlage 5.3 ausgewiesen.	
5.6.4.3 Stornierungsentgelte nach Streitbeilegungs- und Höchstpreisverfahren Für alle Stornierungen von Trassen, welche durch das Streitbeilegungs- oder Höchstpreisverfahren gem. Ziffer 4.2.1.8 und 4.2.1.11	5.6.4.3 Stornierungsentgelte nach Streitbeilegungs- und Höchstpreisverfahren Für alle Stornierungen von Trassen, welche durch das Streitbeilegungs- oder Höchstpreisverfahren gem. Ziffer 4.2.1.8 und 4.2.1.11	Mit Umsetzung der Ziffern 3.3.4.4.3 sowie 4.2.1.9 c) wird bereits ein ausreichender Anreiz gesetzt, sorgsam mit Bestellungen im Netzfahrplan umzugehen. Aus diesem Grund wird keine

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
zugewiesen wurden und welche zwischen Ablauf der Angebotsannahmefrist zum endgültigen Netzfahrplanentwurf der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung bis zum 30.11. desselben Jahres storniert werden, beträgt das Stornierungsentgelt 2532 € im SPFV, 2284 € im SPNV und 2174 € im SGV.	zugewiesen wurden und welche zwischen Ablauf der Angebotsannahmefrist zum endgültigen Netzfahrplanentwurf der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung bis zum 30.11. desselben Jahres storniert werden, beträgt das Stornierungsentgelt 2532 € im SPFV, 2284 € im SPNV und 2174 € im SGV.	weitere kommerzielle Regelung benötigt, sodass Stornierungen bis zum 30.11 kostenfrei erfolgen sollen.
	<u>5.6.8 Unterstützung bei Nutzung bestimmter, nicht elektrifizierter Umleitungswege für den SGV</u> <u>Werden elektrifizierte Strecken über einen längeren Zeitraum gesperrt (z. B. im Rahmen von Korridorsanierungen nach Ziffer 5.6.3.2 oder vergleichbaren Maßnahmen, bei denen es zu Totalsperrungen oder erheblichen Kapazitätseinschränkungen kommt) und stehen für Umleitungsverkehre nahegelegene, nicht elektrifizierte Strecken zur Verfügung oder ist deren Nutzung als Umleitungsstrecken zur Gewährleistung ausreichender Kapazitäten zweckmäßig, bietet die DB InfraGO AG betroffenen ZB des Schienengüterverkehrs Unterstützung bei der Nutzung bestimmter, ausgewählter nicht elektrifizierter Strecken durch die folgenden Maßnahmen an.</u> <u>Die Unterstützung erfolgt wahlweise durch:</u> <u>a) Bereitstellung von geeigneten Triebfahrzeugen (insbesondere Diesellokomotiven)</u> <u>Die DB InfraGO AG stellt dem EVU ein für die jeweilige Umleitungsstrecke geeignetes Triebfahrzeug einer von DB InfraGO AG definierten Baureihe zur Nutzung zur Verfügung. Dabei wird die DB InfraGO AG nicht selbst die Rolle eines EVU übernehmen. Auf Anfrage wird zusätzlich ein Triebfahrzeugführer gestellt, dessen Einsatz unter Sicherheitsverantwortung des Verkehrsdurchführenden EVU und nach Maßgabe des § 3 (3) 1. der Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV) erfolgt.</u> <u>Die Inanspruchnahme der Dieseltraktionsleistungen ist mit dem Trassenentgelt abgegolten.</u> <u>oder</u> <u>b) Gewährung einer finanziellen Kompensation zum Ausgleich des entstehenden betrieblichen Mehraufwands</u>	Zur allgemeinen Klarstellung wurden die bislang in Ziffer 5.6.2.3 enthaltenen Regelungen in den eigenen Punkt 5.6.8 überführt. Weiterhin wurden die bislang auf Einzelverträgen basierenden Grundsatzzregeln zur Gestellung von Tzf in die INB aufgenommen. Die bisherige Regelung wird erweitert, indem Umleitungsstrecken, für die die SGV-Unterstützungsleistungen angeboten werden, unterjährig hinzukommen können. Die für Nutzung der Leistungen erforderlichen Informationen werden auf der Internetseite www.dbinfra.go.com/dieseltraktion zur Verfügung gestellt. Auf diese wird verwiesen.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	<u>Alternativ zur Inanspruchnahme des unter a) genannten Fahrzeugs können die betroffenen ZB eine finanzielle Kompensation bei der Nutzung der Umleitungsstrecken beanspruchen. Die Kompensation erfolgt als Pauschalzahlungen, die berechnet sich wie folgt: Die der DB InfraGO AG entstehenden monatlichen (fiktiven) Mietkosten für ein Dieseltriebfahrzeug sowie die (fiktiven) Personalkosten für entsprechende Triebfahrzeugführende (berechnet aus den Personalkosten ausgewiesen als Stundensatz, der Anzahl der erforderlichen Schichten pro Monat und der jeweiligen Länge der Schichten) werden addiert und durch die Anzahl der erwarteten Fahrten pro Monat geteilt. Zu dem Ergebnis werden die Kraftstoffkosten (berechnet nach dem Durchschnittsverbrauch der von der DB InfraGO AG üblicherweise eingesetzten Triebfahrzeuge, der Länge der zu befahrenden Strecke und dem zum Zeitpunkt der Berechnung vom Statistischen Bundesamt ausgewiesenen Dieselpreis) hinzugerechnet. Dies ergibt die Kompensationszahlung je durchgeführter Fahrt.</u> <u>Die gesperrten Strecken sowie die zugehörigen Umleitungsstrecken, für die eine Leistung im Sinne dieser Regelung angeboten wird, werden jährlich unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Marktes sowie auf Grundlage einer entsprechenden Marktkonsultation auf der Internetseite www.dbinfrago.com/dieseltraktion veröffentlicht.</u> <u>Sollten Streckensperrungen im oben genannten Sinn unterjährig erfolgen und bestehende Trassenverträge betreffen, wird die DB InfraGO AG über Kundeninformation bekannt geben, bei welchen Streckensperrungen und entsprechender Nutzung von Umleitungsstrecken welche Kompensation in Betracht kommt.</u> <u>Für jede betroffene Strecke wird in beiden Fällen (jährlich veröffentlichte Streckenliste oder unterjährige Maßnahme) zudem verbindlich festgelegt, welche Art der Kompensation im jeweiligen Einzelfall zur Anwendung kommt und in welcher Höhe eine Zahlung im Sinne des Absatzes 2 b) zum Tragen kommt. In den Fällen des Absatzes 3 wird die Höhe der Kompensation vor Beginn der Anmeldephase zur ersten Phase der Netzfahrplanerstellung bekannt gegeben. Die Bekanntgabe erfolgt auf folgender Internetseite: www.dbinfrago.com/dieseltraktion.</u>	

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	<u>In beiden Fällen ist zwischen dem ZB und der DB InfraGO AG eine Zusatzvereinbarung abzuschließen, welche eisenbahnrechtliche und abrechnungstechnische Regelungen enthält.</u> <u>Ansprechpartner und weitergehende Informationen sowie Ansprechpartner sind auf der Internetpräsenz der DB InfraGO AG unter folgendem Link verfügbar:</u> <u>www.dbinfrago.com/dieseltraktion</u> <u>Die Inanspruchnahme der Leistung setzt das Bestehen eines Trassennutzungsvertrages voraus.</u> <u>ZB haben die Möglichkeit des Abrufes wie folgt:</u> ■ <u>für Züge des Netzfahrplans</u> <u>Der Wunsch nach Inanspruchnahme der Leistung nach Abs. 2 a) oder b) für die ausgewiesenen Strecken ist rechtzeitig, spätestens jedoch im Rahmen der Trassenbestellung bei der DB InfraGO AG anzumelden. Die entsprechende Erklärung erfolgt durch den ZB in Textform an die auf der vorgenannten Ansprechpartner. Der Wunsch zur Nutzung von der DB InfraGO AG gestellten Produktionsmitteln ist bei Trassenbestellung in der in der ersten oder zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung im Rahmen der Trassenbestellung verbindlich zu erklären. Ein nachträglicher Wechsel der Auswahl zwischen a) und b) ist nur mit Zustimmung der DB InfraGO AG möglich.</u> ■ <u>für Züge des Gelegenheitsverkehrs</u> <u>Für Verkehre des Gelegenheitsverkehrs stehen grundsätzlich ebenfalls beide Kompensationsarten nach Abs. 2 a) und b) unter den beschriebenen Maßgaben zur Verfügung. Das Zurverfügungstellen von Produktionsmitteln steht in diesem Fall unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit und betrieblichen Machbarkeit. Sollten keine Produktionsmittel mehr verfügbar sein, steht nur die finanzielle Kompensation gemäß b) zur Verfügung. In beiden Fällen muss spätestens am letzten Werktag vor dem Verkehrstag bis 12:00 Uhr ein beidseitig unterzeichneter Kooperationsvertrag vorliegen. Die</u>	

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
5.10.1 Antragstellung und Zustimmung zum Verfahren (1) Der SGV Zugangsberechtigte als Letztempfänger beauftragt die DB InfraGO AG mit der Beantragung und Verrechnung von Fördermitteln aufgrund der Förderrichtlinie. Die Beauftragungen für die laufende Förderung sind über die Internetanwendung Formula einzureichen. Formula wird im Internet zur Verfügung gestellt: www.dbinfrago.com/formula. Als Rückfallebene steht während etwaiger Einschränkungen der Erreichbarkeit von Formula die Möglichkeit offen, die Beauftragung mittels ausdrücklichem Schreiben entsprechend Anlage 5.10.1 an: trafoeg@deutschebahn.com zu richten. (2) Eine rechtzeitige Beauftragung liegt vor, wenn jeweils bis zum 15. Kalendertag des erstmals zu fördernden Monats die unterzeichnete Erklärung über Formula eingereicht wurde und die Kenntnisnahme der subventionserheblichen Tatsachen gem. Ziffer 5.10.3 (4) unterschrieben und der DB InfraGO AG postalisch zugesandt worden ist. (3) Darf oder will ein Letztempfänger keine Fördermittel mehr aufgrund der Förderrichtlinie in Anspruch nehmen, hat er dieses der DB InfraGO AG schriftlich unverzüglich (Abweichenserklärung gemäß § 7 Ziff. 2 Abs. 8 Satz 3 Förderrichtlinie) zu erklären. Die Erklärungen sind ausschließlich an: DB InfraGO AG Produkt- und Preismanagement I.IBV 22 TraFöG Adam-Riese-Str. 11-13 60327 Frankfurt a. Main bzw. an trafoeg@deutschebahn.com	entsprechenden Ansprechpartner sind auf der Internetseite www.dbinfrago.com/dieseltraktion veröffentlicht. 5.10.1 Antragstellung und Zustimmung zum Verfahren (1) Der SGV Zugangsberechtigte als Letztempfänger beauftragt die DB InfraGO AG mit der Beantragung und Verrechnung von Fördermitteln aufgrund der Förderrichtlinie. Die Beauftragungen für die laufende Förderung sind über die Internetanwendung Formula einzureichen. Formula wird im Internet zur Verfügung gestellt: www.dbinfrago.com/formula. über den Rechnungsbahnhof der DB InfraGO AG einzureichen, welcher über den folgenden Link erreicht werden kann: https://rechnungsbahnhof.dbinfrago.com/ Als Rückfallebene steht während etwaiger Einschränkungen der Erreichbarkeit von Formula die Möglichkeit offen, die Beauftragung mittels ausdrücklichem Schreiben entsprechend Anlage 5.10.1 an: trafoeg@deutschebahn.com zu richten. (2) Eine rechtzeitige Beauftragung liegt vor, wenn jeweils bis zum 25. Kalendertag des Vormonats <u>15. Kalendertag des erstmals zu fördernden Monats</u> die unterzeichnete Erklärung über den Rechnungsbahnhof über Formula eingereicht wurde und die Kenntnisnahme der subventionserheblichen Tatsachen gem. Ziffer 5.10.3 (4) unterschrieben und der DB InfraGO AG postalisch zugesandt worden ist. (3) Darf oder will ein Letztempfänger keine Fördermittel mehr aufgrund der Förderrichtlinie in Anspruch nehmen, hat er dieses der DB InfraGO AG schriftlich unverzüglich (Abweichenserklärung gemäß § 7 Ziff. 2 Abs. 8 Satz 3 Förderrichtlinie) zu erklären. Die Erklärungen sind ausschließlich an: DB InfraGO AG Preismanagement Trasse und Anlagen V.IWF 71 <u>Produkt- und Preismanagement I.IBV 22</u> TraFöG Adam-Riese-Str. 11-13 60327 Frankfurt a. Main	Da die Trassenpreisförderung abrechnungsrelevant ist, soll die Beauftragung ab dem 01.10.2026 in den Rechnungsbahnhof der DB InfraGO umgezogen werden. Manuelle Exporte der Beauftragungen aus dem Infraportal und Weiterleitungen an das Abrechnungssystem können so automatisiert werden, was einen Effizienzgewinn darstellt. Auch die Zugangsberechtigten profitieren von der Umstellung, da sie künftig zum Fahrplanwechsel automatisiert an die erneute Beauftragung erinnert werden. Da mit jeder Durchführung der Zugfahrt eine Bepreisung stattfindet, muss der DB InfraGO bereits vor Durchführung der Zugfahrt bekannt sein, ob diese mit der Trassenpreisförderung berücksichtigt wird oder nicht. In der Vergangenheit haben Beauftragungen, die nach Durchführung einer Zugfahrt für den laufenden Monat vorgenommen wurden, zu hohem manuellem Aufwand geführt, da diese manuell ausgebucht werden mussten und unter Berücksichtigung der Förderung wieder eingebucht werden mussten. Aus Effizienzgründen möchte die DB InfraGO in Zukunft auf diesen manuellen Aufwand verzichten und bittet alle Zugangsberechtigten die Beauftragung bereits bis zum 25. Kalendertag des Vormonats vorgenommen zu haben. Umbenennung der Organisationseinheit

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
zu richten.	bzw. an trafoeg@deutschebahn.com zu richten.	Änderung ist Bestandteil einer beabsichtigten unterjährigen Änderung zu den INB 2027.
5.10.3 Hauptpflichten des Letztempfängers [...] Produkt- und Preismanagement I.IBV 22 [...]	5.10.3 Hauptpflichten des Letztempfängers [...] Preismanagement Trasse und Anlagen V.IWF 71 Produkt- und Preismanagement I.IBV 22 [...]	Umbenennung der Organisationseinheit Änderung ist Bestandteil einer beabsichtigten unterjährigen Änderung zu den INB 2027.
5.10.4 Informations- und Hinweispflichten [...] Produkt- und Preismanagement I.IBV 22 [...] Produkt- und Preismanagement I.IBV 22	5.10.4 Informations- und Hinweispflichten [...] Preismanagement Trasse und Anlagen V.IWF 71 Produkt- und Preismanagement I.IBV 22 [...] Preismanagement Trasse und Anlagen V.IWF 71 Produkt- und Preismanagement I.IBV 22	Umbenennung der Organisationseinheit Änderung ist Bestandteil einer beabsichtigten unterjährigen Änderung zu den INB 2027.
6.3.2.3.1 Elektronische Informationen über die Zusammensetzung des Zuges gemäß TAF/TAP TSI Der ZB oder das einbezogene EVU stellt sicher, dass die DB InfraGO AG rechtzeitig ■ vor der Abfahrt eines Zuges bzw. ■ bei Änderungen der Zuginhaltsdaten während der Fahrt des Zuges vor der Weiterfahrt mit der geänderten Zusammensetzung Informationen über die Zusammensetzung des Zuges erhält. Die an die DB InfraGO AG zu übermittelnden Informationen finden sich in der TAF/TAP Technischen Beschreibung Zuginhaltsdaten/TCM unter www.dbinfra.go.com/taf-tap-tsi	6.3.2.3.1 Elektronische Informationen über die Zusammensetzung des Zuges gemäß TAF/TAP TSI Der ZB oder das einbezogene EVU stellt sicher, dass die müssen der DB InfraGO AG rechtzeitig ■ vor der Abfahrt eines Zuges bzw. ■ bei Änderungen der Zuginhaltsdaten während der Fahrt des Zuges vor der Weiterfahrt mit der geänderten Zusammensetzung Informationen über die aktuelle Zusammensetzung des Zuges übermitteln erhält. Die an die DB InfraGO AG zu übermittelnden Informationen finden sich in der TAF/TAP Technischen Beschreibung Zuginhaltsdaten/TCM unter www.dbinfra.go.com/taf-tap-tsi	- Sprachliche Schärfung der Regelung. - Aufnahme eines Internetlinks mit weiterführenden Informationen. - Klärung des Verfahrens bei Verhinderung der rechtzeitigen Übermittlung der TCM/PTCM.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
Diese Informationen sind der DB InfraGO AG ausschließlich elektronisch mittels TAF Train Composition message (TCM, Güterverkehr), bzw. TAP PassengerTrainComposition message (PTCM, Personenverkehr) zu übertragen. Als Alternative dazu stellt die DB InfraGO ein Portal zur händischen Eingabe oder Datei-Upload dieser Informationen bereit. Diese Meldewege sind nicht für sicherheitsrelevante Informationen vorgesehen, sondern dienen der besseren Kommunikation für Zwecke der Disposition und Prognostizierung von Zügen. Sollten zum jeweiligen Übermittlungszeitpunkt der TCM/PTCM die aktuellen Daten des Zuges nicht rechtzeitig vorliegen, so ist stattdessen die Übermittlung von, zu diesem Zeitpunkt, aktuellen vorliegenden Plandaten (z.B. Tagesplanung) zulässig. Sind in Sonderfällen (z.B. kleiner Grenzverkehr, unzureichende Mitteilung von Daten seitens anderer EVU bei Übernahme eines Zuges) nur die in der Trassenanmeldung angegebenen Daten verfügbar, so kann von der Übermittlung abgesehen werden, da diese der DB InfraGO AG bereits vorliegen. Ebenso ist eine leicht zeitverzögerte Bereitstellung der Meldungen in Sonderfällen zulässig. Die Verpflichtung aus Ziffer 6.3.2.3.2 wird hierdurch nicht erfüllt.	Diese Informationen sind der DB InfraGO AG ausschließlich elektronisch mittels TAF Train Composition message (TCM, Güterverkehr), bzw. <u>TAP Passenger Train Composition message (PTCM, Personenverkehr) zu übertragen. Als Alternative dazu stellt die DB InfraGO ein Portal zur händischen Eingabe oder Datei-Upload dieser Informationen bereit.</u>TAP PassengerTrainComposition message (PTCM, Personenverkehr) zu übertragen. Als Alternative dazu stellt die DB InfraGO ein Portal zur händischen Eingabe oder Datei-Upload dieser Informationen bereit. <u>Die an die DB InfraGO AG zu übermittelnden Informationen finden sich in der TAF/TAP Technischen Beschreibung Zugeigenschaften/TCM/PTCM unter www.dbinfra.go.com/taf-tap-tsi</u> Diese Meldewege sind nicht für sicherheitsrelevante Informationen vorgesehen, sondern dienen der besseren Kommunikation <u>im Rahmen für Zwecke</u> der Disposition und <u>zur</u> Prognostizierung von <u>Zugläufen</u>Zügen. Sollten zum jeweiligen Übermittlungszeitpunkt der TCM/PTCM die aktuellen <u>Zugdaten</u>Daten des Zuges nicht rechtzeitig vorliegen, so ist stattdessen ersatzweise <u>die Übermittlung von, der</u> zu diesem Zeitpunkt, <u>verfügbaren</u> aktuellen vorliegenden Plandaten (z. B. Tagesplanung) zulässig. <u>Nachträglich vorliegende aktuelle Daten sind unverzüglich nachzureichen.</u> <u>Regelmäßig auftretende besondere Umstände, die eine Übermittlung der TCM/PTCM verhindern, sind gegenüber der DB InfraGO AG vorab per E-Mail zu begründen. Sind in Sonderfällen</u> (z.B. kleiner Grenzverkehr, unzureichende Mitteilung von Daten seitens anderer EVU bei Übernahme eines Zuges) <u>nur die in der Trassenanmeldung angegebenen Daten verfügbar, so kann von der Übermittlung abgesehen werden, da diese der DB InfraGO AG bereits vorliegen. Ebenso ist eine leicht zeitverzögerte Bereitstellung der Meldungen in Sonderfällen zulässig.</u> Die Verpflichtung aus Ziffer 6.3.2.3.2 wird hierdurch nicht erfüllt.	
	<u>6.3.2.4 Regionale und zentrale Zusätze zur Richtlinienfamilie 420</u>	Bisher finden sich die regionalen und zentralen Zusätze zur Richtlinienfamilie 420 lediglich im Vorwort zum Handbuch

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	Über die nachstehenden Links gelangen Sie zu den regionalen und zentralen Zusätzen: www.dbinfrago.com/regionalezusaetze bzw. www.dbinfrago.com/zentralezusaetze	der Richtlinie 420.02 verlinkt. Zur Erhöhung der Transparenz sollen die Links in den Haupttext der INB überführt werden.
6.3.2.4 Weitere Rechte und Pflichten [...]	6.3.2.4 6.3.2.5 Weitere Rechte und Pflichten [...]	Redaktionelle Folgeänderung
6.4.1.2 Bereitstellung von Meldungen zum Zuglauf gem. TAF/TAP TSI Auf Grundlage der TAF TSI und TAP TSI bzw. deren Nachfolgeverordnungen sind die Akteure des europäischen Eisenbahnsektors verpflichtet, den Austausch bestimmter Datenmeldungen in einem europäisch einheitlich definierten Format zu unterstützen. Die vorgesehenen Meldungen sind den Verordnungen der Europäischen Union, bzw. deren Revisionen zu entnehmen. Meldungsformat und -inhalt entsprechen den Vorgaben gemäß TAF/TAP TSI, bzw. der Abstimmungen in den europäischen Gremien. Mit der Produktivsetzung des Betriebsdatenverteilers bietet die DB InfraGO AG den betrieblichen Meldungs austausch gemäß TAF/TAP TSI an. Jedem Zugangsberechtigten wird eine Anbindung gewährt. Diese Anbindung ist unentgeltlich. Der Regelweg zur Anmeldung hierfür erfolgt über das Infraportal. Näheres ist den Nutzungsbedingungen zum Infraportal (Anlage 3.4.3.1) zu entnehmen. Kommt es zu etwaigen Einschränkungen der digitalen Anmeldung, stellt die DB InfraGO für alle Zugangsberechtigten Informationen über eine manuelle Anmeldung per Formular zur Verfügung. Aktuelle Informationen zum Thema TAF/TAP TSI bei der DB InfraGO sind auf folgender Seite hinterlegt: www.dbinfrago.com/taf-tap-tsi	6.4.1.2 Bereitstellung von Meldungen zum Zuglauf gem. TAF/TAP TSI Auf Grundlage der TAF TSI und TAP TSI bzw. deren Nachfolgeverordnungen sind die Akteure des europäischen Eisenbahnsektors verpflichtet, den Austausch bestimmter Datenmeldungen in einem europäisch einheitlich definierten Format zu unterstützen. Die vorgesehenen Meldungen sind den Verordnungen der Europäischen Union, bzw. deren Revisionen zu entnehmen. Meldungsformat und -inhalt entsprechen den Vorgaben gemäß TAF/TAP TSI, bzw. der Abstimmungen in den europäischen Gremien. Mit der Produktivsetzung des Betriebsdatenverteilers (BDV) bietet die DB InfraGO AG den betrieblichen Meldungs austausch gemäß TAF/TAP TSI an. Die Anmeldung zur Anbindung an den Betriebsdatenverteiler erfolgt über das Infraportal im Tool DB Xtra. Näheres ist den Nutzungsbedingungen zum Infraportal (Anlage 3.4.3.1) zu entnehmen. Jedem Zugangsberechtigten wird eine Anbindung gewährt. Diese Anbindung ist unentgeltlich. Der Regelweg zur Anmeldung hierfür erfolgt über das Infraportal. Näheres ist den Nutzungsbedingungen zum Infraportal (Anlage 3.4.3.1) zu entnehmen. Kommt es zu etwaigen Einschränkungen der digitalen Anmeldung, stellt die DB InfraGO AG für alle Zugangsberechtigten Informationen über eine manuelle Anmeldung per Formular zur Verfügung.	Alleiniges Schnittstellenformat für den Austausch definierter Datenmeldungen sind TAF / TAP-Messages. Die bisherigen UIC-Messages werden auslaufen und endgültig abgeschaltet, sobald alle Zugangsberechtigten die Anbindung über TAF/TAP-Messages realisiert haben. Kommerzielle Regelungen und eine Produktbeschreibung sind in Ziffer 5.5.10 formuliert.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
Unabhängig von den hier beschriebenen TAF/TAP Meldungen, stellt die DB InfraGO vorerst weiterhin die entgeltpflichtige Nebenleistung Lizenz zur Datenabnahme (Ziffer 5.5.10) für Zuglaufinformationen in Form von einheitlichen und standardisierten UIC-Datensatz-Telegrammen zur Verfügung.	Aktuelle Informationen zum Thema TAF/TAP TSI bei der DB InfraGO AG sind auf folgender Seite hinterlegt: www.dbinfra.go.com/taf-tap-tsi Weitere Details zur Nebenleistung Betriebsdatenverteiler - Zuglaufinformationen im TAF/TAP-Format sind in Ziffer 5.5.10 aufgeführt. Unabhängig von den hier beschriebenen TAF/TAP Meldungen, stellt die DB InfraGO vorerst weiterhin die entgeltpflichtige Nebenleistung Lizenz zur Datenabnahme (Ziffer 5.5.10) für Zuglaufinformationen in Form von einheitlichen und standardisierten UIC-Datensatz-Telegrammen zur Verfügung.	
7.3.1.2.2 Unterteilung der Produktkategorien [...] Der jeweiligen Produktkategorie werden alle in der jeweiligen Zugbildungsanlage enthaltenen Kapazitäten, die zum Betrieb der Zugbildungsanlage erforderlich sind, zugeordnet. Hierzu zählen insbesondere Einfahrgleise/-gruppen, Berggleise, Richtungsgleise/-gruppen sowie Ausfahrgleise/-gruppen. Zusatzausstattungen im Sinne von Ziffer 7.3.1.2.5 werden separat vermarktet.	7.3.1.2.2 Unterteilung der Produktkategorien [...] Der jeweiligen Produktkategorie werden alle in der jeweiligen Zugbildungsanlage enthaltenen Kapazitäten, die zum Betrieb der Zugbildungsanlage erforderlich sind, zugeordnet. Hierzu zählen insbesondere Einfahrgleise/-gruppen, Berggleise, Richtungsgleise/-gruppen sowie Ausfahrgleise/-gruppen. Berggleise sind Zuführungsgleise gemäß Ziffer 7.3.1.2.2.1. Zusatzausstattungen im Sinne von Ziffer 7.3.1.2.5 werden separat vermarktet.	Einheitliche Behandlung der Berggleise.
7.3.1.2.4 Anlagendisponent Die DB InfraGO AG setzt in den Serviceeinrichtungen d) Aachen West mit dispositiver Kapazitätssteuerung e) Duisburg-Ruhrort Hafen in Verbindung mit Rheinhausen f) Köln Eifeltor mit dispositiver Kapazitätssteuerung g) Köln-Kalk Nord h) Oberhausen West in Verbindung mit Emmerich i) Passau Hbf in Verbindung mit Schalding j) Basel Bad Rbf k) Rostock-Seehafen	7.3.1.2.4 Anlagendisponent Die DB InfraGO AG setzt in den Serviceeinrichtungen a) Aachen West mit dispositiver Kapazitätssteuerung b) Duisburg-Ruhrort Hafen in Verbindung mit Rheinhausen c) Köln Eifeltor mit dispositiver Kapazitätssteuerung d) Köln-Kalk Nord e) Oberhausen West in Verbindung mit Emmerich f) Passau Hbf in Verbindung mit Schalding g) Basel Bad Rbf h) Rostock-Seehafen	Die Betriebsstelle Düsseldorf-Reisholz soll als neuer AnDi-Standort ausgewiesen werden.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
Anlagendisponenten (AnDi) ein. Der AnDi übernimmt im Gelegenheitsverkehr innerhalb von 73 Stunden vor Nutzungsbeginn die Zuweisung von Nutzungsobjekten sowie die Koordination der Nutzung von Kapazitäten in diesen Serviceeinrichtungen. Seine Aufgabe ist es, in Zusammenarbeit mit der regionalen Vermarktung für Serviceeinrichtungen der örtlich zuständigen Region sowie mit den betriebsführenden Stellen vor Ort insbesondere a) in diesen Serviceeinrichtungen – mit Ausnahme der AnDi-Gleise – soweit diese nicht vollständig belegt sind, kurzzeitige Nutzungen (vgl. Ziffer 7.3.1.6.1.5 lit. e)) abzustimmen, b) in diesen Serviceeinrichtungen – mit Ausnahme der AnDi-Gleise – soweit diese vollständig an andere EVU vergeben sind, Nebennutzungen (vgl. Ziffer 7.3.1.6.3.3) zu koordinieren, c) soweit eine Zuweisung nach Buchst. a) und b) nicht möglich ist, Nutzungsobjekte in den AnDi Gleisen zuzuweisen. Der Anlagendisponent ist hierbei Ansprechpartner für die ZB oder einbezogenen EVU, die beteiligten Stellen der DB InfraGO AG sowie ggf. angrenzende EIU. Die Weisungen des AnDi sind zu befolgen.	h) <u>Düsseldorf-Reisholz</u> Anlagendisponenten (AnDi) ein. Der AnDi übernimmt im Gelegenheitsverkehr innerhalb von 73 Stunden vor Nutzungsbeginn die Zuweisung von Nutzungsobjekten sowie die Koordination der Nutzung von Kapazitäten in diesen Serviceeinrichtungen. Seine Aufgabe ist es, in Zusammenarbeit mit der regionalen Vermarktung für Serviceeinrichtungen der örtlich zuständigen Region sowie mit den betriebsführenden Stellen vor Ort insbesondere a) in diesen Serviceeinrichtungen – mit Ausnahme der AnDi-Gleise – soweit diese nicht vollständig belegt sind, kurzzeitige Nutzungen (vgl. Ziffer 7.3.1.6.1.5 lit. e)) abzustimmen, b) in diesen Serviceeinrichtungen – mit Ausnahme der AnDi-Gleise – soweit diese vollständig an andere EVU vergeben sind, Nebennutzungen (vgl. Ziffer 7.3.1.6.3.3) zu koordinieren, c) soweit eine Zuweisung nach Buchst. a) und b) nicht möglich ist, Nutzungsobjekte in den AnDi Gleisen zuzuweisen. Der Anlagendisponent ist hierbei Ansprechpartner für die ZB oder einbezogenen EVU, die beteiligten Stellen der DB InfraGO AG sowie ggf. angrenzende EIU. Die Weisungen des AnDi sind zu befolgen.	
7.3.1.2.5 Zusatzausstattungen der Serviceeinrichtungen Die DB InfraGO AG bietet in bestimmten Serviceeinrichtungen Zusatzausstattungen an. Jede Zusatzausstattung stellt ein individuelles Nutzungsobjekt dar. Diese werden im Einzelnen in der Liste der Serviceeinrichtungen im Internet veröffentlicht: www.dbinfrago.com/serviceeinrichtungen Die Benutzung dieser Zusatzausstattungen, die grundsätzlich durch Personal des ZB oder einbezogenen EVU bedient werden, wird – soweit erforderlich – örtlich geregelt. Ein Anspruch auf Zuweisung und Nutzung besteht nur für die jeweils vorhandenen Zusatzausstattungen und unter Beachtung der Ziffer 7.3.1.1.1.4. Ziffer 7.3.1.4.6 bleibt unberührt.	7.3.1.2.5 Zusatzausstattungen der Serviceeinrichtungen Die DB InfraGO AG bietet in bestimmten Serviceeinrichtungen Zusatzausstattungen an. Jede Zusatzausstattung stellt ein individuelles Nutzungsobjekt dar. Diese werden im Einzelnen in der Liste der Serviceeinrichtungen im Internet veröffentlicht: www.dbinfrago.com/serviceeinrichtungen Die Benutzung dieser Zusatzausstattungen, die grundsätzlich durch Personal des ZB oder einbezogenen EVU bedient werden, wird – soweit erforderlich – örtlich geregelt. <u>Die Kosten der Behebung von Störungen der Zusatzausstattung, die auf Fehlbedienungen zurückzuführen sind, werden dem ZB oder dem einbezogenen EVU, mit dem der ENV-SE besteht, unmittelbar in Rechnung gestellt. Eine Fehlbedienung des ZB wird vermutet, wenn</u>	Störungen der ZA durch Fehlbedienung bzw. unsachgemäße Bedienung sind deutlich zunehmend. Die ZB sollen daher verpflichtet werden, dass auch deren neue Mitarbeitende umgehend in die sachgemäße Bedienung der SE/ZA eingewiesen werden. Klarstellung, dass die Behebung derartiger Störungen den ZB berechnet werden.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
Zu den von der DB InfraGO AG angebotenen Zusatzausstattungen zählen:	<u>die Störung der Zusatzausstattung im Nutzungszeitraum des ENV-SE auftritt. Der ZB kann den Nachweis erbringen, dass die Störung nicht von ihm verursacht wurde.</u> Ein Anspruch auf Zuweisung und Nutzung besteht nur für die jeweils vorhandenen Zusatzausstattungen und unter Beachtung der Ziffer 7.3.1.1.1.4. Ziffer 7.3.1.4.6 bleibt unberührt. Zu den von der DB InfraGO AG angebotenen Zusatzausstattungen zählen:	
7.3.1.2.5.8 Innenreinigungsanlagen Innenreinigungsanlagen dienen der Behandlung von Personenzügen. Die Anlage besteht in der Regel aus: ■ Arbeitsbühne, ■ Beleuchtung, ■ Druckluftluftversorgung, ■ Strom- und Wasserversorgung, ■ Medienschränke, ■ Stationäre Abwasserentsorgungsanlage. Der Energieverbrauch wird im Rahmen der Neben- und Verbrauchskosten direkt durch DB Energie GmbH abgerechnet (vgl. Ziffer 7.3.1.4.1.3).	7.3.1.2.5.8 Innenreinigungsanlagen Innenreinigungsanlagen dienen der Behandlung von Personenzügen. Die Anlage besteht in der Regel aus: ■ Arbeitsbühne, ■ Beleuchtung, ■ Druckluftluftversorgung, ■ Strom- und Wasserversorgung, ■ Medienschränke, ■ Stationäre Abwasserentsorgungsanlage. Der Energieverbrauch wird im Rahmen der Neben- und Verbrauchskosten direkt durch DB Energie GmbH abgerechnet (vgl. Ziffer 7.3.1.4.1.3).	Die Stromkosten für Innenreinigungsanlagen können in den meisten Fällen nicht direkt gegenüber den Nutzern abgerechnet werden, da dafür alle Innenreinigungsanlagen mit Zählern ausgestattet sein müssten und dies in der Regel nicht der Fall ist.
7.3.1.2.5.9 Medienschränke Medienschränke dienen der Behandlung von Fahrzeugen des Personenverkehrs. Sie sind in der Regel ausgestattet mit: ■ einer Kalt- und Warmwasserver- und -entsorgung, ■ einer Stromversorgung zu Reinigungszwecken. Der Energieverbrauch wird im Rahmen der Neben- und Verbrauchskosten direkt durch DB Energie GmbH abgerechnet (vgl. Ziffer 7.3.1.4.1.3).	7.3.1.2.5.9 Medienschränke Medienschränke dienen der Behandlung von Fahrzeugen des Personenverkehrs. Sie sind in der Regel ausgestattet mit: ■ einer Kalt- und Warmwasserver- und -entsorgung, ■ einer Stromversorgung zu Reinigungszwecken. Der Energieverbrauch wird im Rahmen der Neben- und Verbrauchskosten direkt durch DB Energie GmbH abgerechnet (vgl. Ziffer 7.3.1.4.1.3).	Die Stromkosten für Medienschränke können in den meisten Fällen nicht direkt gegenüber den Nutzern abgerechnet werden, da dafür alle Innenreinigungsanlagen mit Zählern ausgestattet sein müssten und dies in der Regel nicht der Fall ist.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	<u>7.3.1.2.5.17 1.000V-Ladestationen für Akku-Züge</u> <u>1.000V-Ladestationen dienen der externen Stromversorgung von Akku-Zügen per einpoliger Steckvorrichtung (ähnlich wie bei Elektrischen Zugvorheizanlagen). Die Anlagen ermöglichen ein Laden der Fahrzeug-Akkus mit der Nennspannung 1.000V. Der Energieverbrauch je Ladung wird an der Ladestation erfasst und im Rahmen der Neben- und Verbrauchskosten direkt durch die DB Energie GmbH nach dem Verursacherprinzip abgerechnet.</u>	Dieses Produkt wird von der DB Energie GmbH zur Verfügung gestellt, um eine externe Stromversorgung von Akku-Züge zu ermöglichen.
	<u>7.3.1.2.5.18 400 Volt Ladesäule für Akku-Züge</u> <u>400 V- Ladesäulen dienen der externen Stromversorgung von Akku-Zügen per dreiphasiger Steckvorrichtung (ähnlich wie bei Elektranen). Die Ladesäulen sind standardmäßig mit Steckern nach EN 50546 ausgerüstet.</u> <u>Die Anlagen ermöglichen eine Energieversorgung der Akku-Züge mit einer Nennspannung 400 V. Die Energieübertragung dient der Versorgung des Bordnetzes sowie der Warmhaltung der Akku-Züge. Eine Ladungserhaltung des Akkus kann hiermit sichergestellt werden. Die Kundenidentifikation erfolgt mittels Kundenkarte, welche von der DB Energie GmbH ausschließlich zum Zweck des Strombezugs zur Verfügung gestellt wird. Die Stromentnahme erfolgt erst nach Einstecken der Verbindungskabel und der erfolgreichen Identifikation durch die Kundenkarte.</u> <u>Für die Vorhaltung und den sicheren Einsatz des Versorgungskabels zwischen 400 V- Ladesäule und Akku-Zug ist der ZB oder das einbezogene EVU verantwortlich. Der Energieverbrauch je Ladung wird an der Ladesäule erfasst und im Rahmen der Neben- und Verbrauchskosten direkt durch die DB Energie GmbH nach dem Verursacherprinzip abgerechnet (vgl. Ziffer 7.3.1.4.1.3). Im Übrigen wird auf Ziffer 7.3.1.1.1.4 lit. b) verwiesen, wonach die Nutzung von Nutzungsobjekten nur zu dem vertraglich vereinbarten Nutzungszweck im betriebsüblichen Maß zulässig ist.</u> <u>Für die Anmeldung bei der DB Energie GmbH sowie zum Erhalt der Kundenkarte für den Strombezug an 400-V- Ladesäulen ist die folgende E-Mail-Adresse zu verwenden:</u>	Dieses Produkt wird neu von der DB InfraGO AG zur Verfügung gestellt, um eine externe Stromversorgung von Akku-Züge zu ermöglichen.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
7.3.1.4.2.1 Entgeltberechnung bei Nutzung durch mehrere Nutzer im Rahmen der Netzfahrplanvergabe Bei einer zeitgleichen Nutzung durch mehrere ZB oder einbezogene EVU wird das Entgelt entsprechend der jeweiligen prozentualen Längenanteile aufgeteilt. Die Berechnung erfolgt dann nach folgender Formel: Entgelt (Mehrfachnutzung jeweiliger ZB) = Entgelt Nutzungsobjekt je Stunde * 24 Stunden * %-Längenanteil des jeweiligen ZB an Nutzlänge des Gleises	elektranten.dbenergie@deutschebahn.com 7.3.1.4.2.1 Entgeltberechnung bei Nutzung durch mehrere Nutzer im Rahmen der Netzfahrplanvergabe Bei einer zeitgleichen Nutzung durch mehrere ZB oder einbezogene EVU wird das Entgelt entsprechend der jeweiligen prozentualen Längenanteile aufgeteilt. Die Berechnung erfolgt dann nach folgender Formel: Entgelt (Mehrfachnutzung jeweiliger ZB) = Entgelt Nutzungsobjekt je Stunde * 24 Stunden * %-Längenanteil des jeweiligen ZB an Nutzlänge des Gleises	Ausweitung der Ziffer 7.3.1.4.2.1 auch auf unterjährige Parallelnutzungen, denn auch unterjährig werden Gleise parallel durch mehrere ZB genutzt.
7.3.1.4.7 Unangemeldete und unberechtigte Nutzungen von Serviceeinrichtungen Wird eine Serviceeinrichtung ohne vorherige Anmeldung genutzt, wird das Nutzungsentgelt gemäß anhand des nachfolgenden Entgeltberechnungssatzes berechnet: Nutzungsentgelt (Nutzungsstunden * Regelentgelt) * Pönale-Faktor + Pönale-Fixbetrag Es gilt der Pönale-Faktor und Pönale-Fixbetrag gemäß der Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen. Dies gilt nicht, wenn die Nutzung nach Ziffer 7.3.1.6.1.5 lit. e) fristgerecht nachträglich angezeigt wurde. Ein darüberhinausgehender Schaden kann von der DB InfraGO AG gesondert geltend gemacht werden. Eine unberechtigte Nutzung liegt auch vor, wenn ein Nutzungsobjekt der Funktionalität „Zuführung“ entgegen dem angemeldeten Nutzungszweck genutzt wird.	7.3.1.4.7 Unangemeldete und unberechtigte Nutzungen von Serviceeinrichtungen Wird eine Serviceeinrichtung ohne vorherige Anmeldung genutzt, wird das Nutzungsentgelt gemäß anhand des nachfolgenden Entgeltberechnungssatzes berechnet: Nutzungsentgelt (Nutzungsstunden * Regelentgelt) * Pönale-Faktor + Pönale-Fixbetrag Es gilt der Pönale-Faktor und Pönale-Fixbetrag gemäß der Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen. <u>Das erhöhte Nutzungsentgelt wird gemäß Ziffer 3.3.4.2 lit. f) demjenigen ZB in Rechnung gestellt, welcher ohne zugehörige Anmeldung die betroffene Serviceeinrichtung nutzte („heranbringender ZB“).</u> Dies gilt nicht, wenn die Nutzung nach Ziffer 7.3.1.6.1.5 lit. e) fristgerecht nachträglich angezeigt wurde. Ein darüberhinausgehender Schaden kann von der DB InfraGO AG gesondert geltend gemacht werden. Eine unberechtigte Nutzung liegt auch vor, wenn ein Nutzungsobjekt der Funktionalität „Zuführung“ entgegen dem angemeldeten Nutzungszweck genutzt wird.	Aus der bisherigen Formulierung der Ziffer geht nicht hervor, wem das Nutzungsentgelt berechnet wird. In der Praxis wird bislang das „heranbringende“ EVU / der „heranbringende ZB“ belastet, sofern dies feststellbar ist. Also z. B. das EVU, welches einen Trassenvertrag in das betroffene Gleis hat. Dies ist aber in den INB bislang nicht geregelt. Mit dieser Änderung wird die gelebte Praxis für alle Beteiligten nun klar gestellt und transparent geregelt.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
7.3.1.6.1.4 Zuständigkeit Die Anmeldungen sowie Nachmeldungen nach Ziffer 7.3.1.6.1.5 lit. e) von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen sind an die regionale Vermarktung für Serviceeinrichtungen gemäß Ziffer 1.6.1 zu richten. Details zu den Ansprechpartnern in den Regionen der DB InfraGO AG werden im Internet zur Verfügung gestellt: www.dbinfrago.com/kontakte	7.3.1.6.1.4 Zuständigkeit Bleibt frei. Die Anmeldungen sowie Nachmeldungen nach Ziffer 7.3.1.6.1.5 lit. e) von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen sind an die regionale Vermarktung für Serviceeinrichtungen gemäß Ziffer 1.6.1 zu richten. Details zu den Ansprechpartnern in den Regionen der DB InfraGO AG werden im Internet zur Verfügung gestellt: www.dbinfrago.com/kontakte	Der Inhalt der Ziffer ist redundant. Die Inhalte sind bereits in den Ziffern 7.3.1.6.1.5 lit e), 7.3.1.6.1.1 sowie 1.6.1 enthalten.
7.3.1.6.1.5 Zeitlicher Bezug der Anmeldung [...] Es gelten folgende Fristenregelungen: a) Anmeldungen im Sinne von Ziffer 7.3.1.6.1.1 für den verbleibenden Zeitraum des Netzfahrplans 2026 sind Anmeldungen des Gelegenheitsverkehrs. b) Anmeldungen im Sinne von Ziffer 7.3.1.6.1.1 zum Netzfahrplan 2027 (im Folgenden: Netzfahrplanverkehre) müssen zwischen dem 01.07.2026 und dem 31.07.2026 erfolgen. Anmeldungen für Netzfahrplanverkehre, die vor dem 01.07.2026 erfolgen, werden mit einem Hinweis auf den Beginn des Anmeldezeitraums zum Netzfahrplan zurückgewiesen. Anmeldungen zum Netzfahrplan können vom ZB oder dem einbezogenen EVU per E-Mail bei den Ansprechpartnern gemäß Ziffer 1.6.1 bis zum 30.09. 23:59 Uhr zurückgezogen werden. Das fristgerechte Zurückziehen wird nicht bei der Bewertung gemäß Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. d) berücksichtigt. Zurückgezogene Anmeldungen nach dem 30.09 um 23:59 Uhr werden einem abgelehnten Angebot gemäß Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. d) gleichgesetzt. c) Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr für den Zeitraum der Netzfahrplanperiode 2026/2027 können ab dem 25.10. 12:00 Uhr in APN erfolgen. Fällt der 25.10. auf einen Samstag, Sonntag oder Feiertag, beginnt die Anmeldephase am darauffolgenden Arbeitstag um 12:00 Uhr. d) Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr sind bis spätestens 73 Stunden vor Nutzungsbeginn abzugeben. Sie werden nur im	7.3.1.6.1.5 Zeitlicher Bezug der Anmeldung [...] Es gelten folgende Fristenregelungen: a) Anmeldungen im Sinne von Ziffer 7.3.1.6.1.1 für den verbleibenden Zeitraum des Netzfahrplans 20262027 sind Anmeldungen des Gelegenheitsverkehrs. b) Anmeldungen im Sinne von Ziffer 7.3.1.6.1.1 zum Netzfahrplan 2027 (im Folgenden: Netzfahrplanverkehre) müssen zwischen dem 01.07.20262027 und dem 31.07.20262027 erfolgen. Anmeldungen für Netzfahrplanverkehre, die vor dem 01.07.20262027 erfolgen, werden mit einem Hinweis auf den Beginn des Anmeldezeitraums zum Netzfahrplan zurückgewiesen. Anmeldungen zum Netzfahrplan können vom ZB oder dem einbezogenen EVU per E-Mail bei den Ansprechpartnern gemäß Ziffer 1.6.1 bis zum 30.09. 23:59 Uhr zurückgezogen werden. Das fristgerechte Zurückziehen wird nicht bei der Bewertung gemäß Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. d) berücksichtigt. Zurückgezogene Anmeldungen nach dem 30.09 um 23:59 Uhr werden einem abgelehnten Angebot gemäß Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. d) gleichgesetzt. c) Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr für den Zeitraum der Netzfahrplanperiode 2026/20272027/2028 können ab dem 25.10. 12:00 Uhr in APN erfolgen. Fällt der 25.10. auf einen Samstag, Sonntag oder Feiertag, beginnt die Anmeldephase am darauffolgenden Arbeitstag um 12:00 Uhr.	Redaktionelle Folgeänderung Aktualisierungen

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
Rahmen freier Kapazitäten berücksichtigt. Wenn sie weniger als 73 Stunden vor Nutzungsbeginn bei der DB InfraGO AG eingehen, kann die Vergabe aus zeitlichen Gründen auch dispositiv durch das zuständige Betriebspersonal der DB InfraGO AG erfolgen. Ein Anspruch auf eine dispositive Vergabe einer Kapazität in einer bestimmten Serviceeinrichtung besteht nicht. e) Wenn Anmeldungen für Gelegenheitsverkehre nach Ziffer 7.3.1.6.1.1 nicht oder weniger als 73 Stunden vor Nutzungsbeginn bei der DB InfraGO AG eingehen und die Vergabe dispositiv erfolgt (vgl. Ziffer 7.3.1.6.2), ist durch den ZB oder das einbezogene EVU der regionalen Vermarktung für Serviceeinrichtungen der DB InfraGO AG im Sinne von Ziffer 1.6.1 zusätzlich unverzüglich, spätestens innerhalb von drei Werktagen nach Nutzungsbeginn, die Nutzung anzuzeigen. Eine entsprechende Anzeige ist bei Nutzungsobjekten, die durch Anlagendisponenten gemäß Ziffer 7.3.1.2.4 zugewiesen wurden, nicht erforderlich. [...]	d) Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr sind bis spätestens 73 Stunden vor Nutzungsbeginn abzugeben. Sie werden nur im Rahmen freier Kapazitäten berücksichtigt. Wenn sie weniger als 73 Stunden vor Nutzungsbeginn bei der DB InfraGO AG eingehen, kann die Vergabe aus zeitlichen Gründen auch dispositiv durch das zuständige Betriebspersonal der DB InfraGO AG erfolgen. Ein Anspruch auf eine dispositive Vergabe einer Kapazität in einer bestimmten Serviceeinrichtung besteht nicht. e) Wenn Anmeldungen für Gelegenheitsverkehre nach Ziffer 7.3.1.6.1.1 nicht oder weniger als 73 Stunden vor Nutzungsbeginn bei der DB InfraGO AG eingehen und die Vergabe dispositiv erfolgt (vgl. Ziffer 7.3.1.6.2), ist durch den ZB oder das einbezogene EVU <u>über eine Nachmeldung im Anlagenportal Netz (APN) gemäß Ziffer 7.3.1.6.1.1</u> der regionalen Vermarktung für Serviceeinrichtungen der DB InfraGO AG im Sinne von Ziffer 1.6.1 <u>zusätzlich</u> unverzüglich, spätestens innerhalb von <u>72 Stunden-drei Werktagen</u> nach Nutzungsbeginn, die Nutzung <u>anzumelden</u> anzeigen. Eine entsprechende <u>Nachmeldung</u> Anzeige ist bei Nutzungsobjekten, die durch Anlagendisponenten gemäß Ziffer 7.3.1.2.4 zugewiesen wurden, nicht erforderlich. [...]	Dient der Klarstellung, dass auch Nachmeldungen gemäß Ziffer 7.3.1.6.1.1 INB über das Anlagenportal Netz (APN) zu erfolgen haben.
7.3.1.6.1.9 Kapazitäten, die für den Eigenbedarf benötigt werden Die DB InfraGO AG benötigt Infrastruktur für eigene Zwecke (Eigenbedarf). Dazu gehören Notfallvorsorge (insbesondere Vorhaltung von Rettungszügen), Sicherstellung des Regelbetriebes (insbesondere Vorhaltung von Instandhaltungsfahrzeugen, Schneeräumfahrzeugen, Kranfahrzeugen und Rettungszügen sowie Hilfsloks) und Baulogistik (insbesondere Vorhaltung von Baufahrzeugen, Baumaterial und Bauabfall) und Logistikstellen (Ladestellen für den Umschlag von Baumaterialien, Zugang erfolgt unter gesonderten Zugangsbedingungen, siehe Anlage 7.3.1.6.1.9). [...]	7.3.1.6.1.9 Kapazitäten, die für den Eigenbedarf benötigt werden Die DB InfraGO AG benötigt Infrastruktur für eigene Zwecke (Eigenbedarf). Dazu gehören Notfallvorsorge (insbesondere Vorhaltung von Rettungszügen), Sicherstellung des Regelbetriebes (insbesondere Vorhaltung von Instandhaltungsfahrzeugen, Schneeräumfahrzeugen, und Kranfahrzeugen und Rettungszügen sowie Hilfsloks) und Baulogistik (insbesondere Vorhaltung von Baufahrzeugen, Baumaterial und Bauabfall) und Logistikstellen (Ladestellen für den Umschlag von Baumaterialien, Zugang erfolgt unter gesonderten Zugangsbedingungen, siehe Anlage 7.3.1.6.1.9). [...]	Klarstellung: Rettungszüge fallen unter die Notfallvorsorge und nicht unter die Sicherstellung Regelbetrieb.
7.3.1.6.3.1.2 Entscheidungsverfahren	7.3.1.6.3.1.2 Entscheidungsverfahren	

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
Kommt eine Einigung im Koordinierungsverfahren nicht zustande, wird ein Entscheidungsverfahren durchgeführt. Mit der Feststellung der Einleitung des Entscheidungsverfahrens fragt die DB InfraGO AG mit Abschluss des Koordinierungsverfahrens bei den am Entscheidungsverfahren beteiligten ZB ab, ob diese im Falle des Unterliegens im Entscheidungsverfahren eine Teilzuweisung im Hinblick auf den zeitlich (Verkehrstage und Zeiträume) nicht streitbefangenen Teil ihrer Kapazitätsanmeldung begehren. Die ZB werden die Abfrage innerhalb von einem Arbeitstag beantworten. Erfolgt keine fristgerechte Antwort, gilt dies als Verzicht auf Teilzuweisung. Die DB InfraGO AG wird die Anmeldungen zum Netzfahrplan im Entscheidungsverfahren in der in Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. a) bis d) beschriebenen Reihenfolge berücksichtigen: Maßgeblich für die Durchführung des Entscheidungsverfahrens ist das konfliktbehaftete angemeldete „Wunschgleis“ (vergleiche Anlage 7.3.1.6.1a). Beschränkt sich der Konflikt ausschließlich auf die gleichzeitige Nutzung einer Zusatzausstattung, werden Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit a) bis c) entsprechend angewandt. Hierbei ist neben der Zusatzausstattung das gemäß Ziffer 7.3.1.1.1.4 örtlich zugehörige Gleis maßgeblich. Ist nach Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. a) bis c) keine Entscheidung möglich, erfolgt ein Höchstpreisverfahren entsprechend Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. d) ausschließlich für die Zusatzausstattung. [...] d) <u>Fassung für Entscheidungsverfahren in der Netzfahrplanperiode 2026:</u> Die Regelung findet noch keine inhaltliche Anwendung. Die Anmeldephase im Netzfahrplan 2026 dient lediglich als Grundlage für die Erfassung der Ablehnungen und Nichtannahmen in den folgenden Netzfahrplanperioden. <u>Fassung für Entscheidungsverfahren in der Netzfahrplanperiode 2027:</u> Ist eine Entscheidung nach Maßgabe der vorstehenden lit. a) bis c) nicht möglich, wird die DB InfraGO AG die Anzahl der	Kommt eine Einigung im Koordinierungsverfahren nicht zustande, wird ein Entscheidungsverfahren durchgeführt. Mit der Feststellung der Einleitung des Entscheidungsverfahrens fragt die DB InfraGO AG mit Abschluss des Koordinierungsverfahrens bei den am Entscheidungsverfahren beteiligten ZB ab, ob diese im Falle des Unterliegens im Entscheidungsverfahren eine Teilzuweisung im Hinblick auf den zeitlich (Verkehrstage und Zeiträume) nicht streitbefangenen Teil ihrer Kapazitätsanmeldung begehren. Die ZB werden die Abfrage innerhalb von einem Arbeitstag beantworten. Erfolgt keine fristgerechte Antwort, gilt dies als Verzicht auf Teilzuweisung. Die DB InfraGO AG wird die Anmeldungen zum Netzfahrplan im Entscheidungsverfahren in der in Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. a) bis de beschriebenen Reihenfolge berücksichtigen: Maßgeblich für die Durchführung des Entscheidungsverfahrens ist das konfliktbehaftete angemeldete „Wunschgleis“ (vergleiche Anlage 7.3.1.6.1a). Beschränkt sich der Konflikt ausschließlich auf die gleichzeitige Nutzung einer Zusatzausstattung, werden Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit a) bis c) entsprechend angewandt. Hierbei ist neben der Zusatzausstattung das gemäß Ziffer 7.3.1.1.1.4 örtlich zugehörige Gleis maßgeblich. Ist nach Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. a) bis ed keine Entscheidung möglich, erfolgt ein Höchstpreisverfahren entsprechend Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. de ausschließlich für die Zusatzausstattung. [...] d) Fassung für Entscheidungsverfahren in der Netzfahrplanperiode 2026: Die Regelung findet noch keine inhaltliche Anwendung. Die Anmeldephase im Netzfahrplan 2026 dient lediglich als Grundlage für die Erfassung der Ablehnungen und Nichtannahmen in den folgenden Netzfahrplanperioden. <u>Fassung für Entscheidungsverfahren in der Netzfahrplanperiode 2027:</u> Ist eine Entscheidung nach Maßgabe der vorstehenden lit. a) bis c) nicht möglich, wird die DB InfraGO AG die Anzahl der	Redaktionelle Änderungen

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
abgelehnten und nicht angenommenen Angebote zum Netzfahrplan gemäß Ziffer 7.3.1.6.3.1 in der letzten Netzfahrplanperiode für die jeweilige Betriebsstelle gegenüberstellen. Sie räumt dann der Anmeldung des Zugangsberechtigten den Vorrang ein, der in der Gegenüberstellung der letzten Netzfahrplanperiode im Vergleich in der jeweiligen Betriebsstelle die geringere Anzahl von Angeboten abgelehnt hat, bzw. diese ganz oder teilweise nicht angenommen hat. <u>Fassung für Entscheidungsverfahren in der Netzfahrplanperiode 2028:</u> Ist eine Entscheidung nach Maßgabe der vorstehenden lit. a) bis c) nicht möglich, wird die DB InfraGO AG die Anzahl der abgelehnten und nicht angenommenen Angebote zum Netzfahrplan gemäß Ziffer 7.3.1.6.3.1 in den beiden vorangegangenen Netzfahrplanperioden für die jeweilige Betriebsstelle gegenüberstellen. Sie räumt dann der Anmeldung des Zugangsberechtigten den Vorrang ein, der in der Gegenüberstellung der beiden vorangegangenen Netzfahrplanperioden im Vergleich in der jeweiligen Betriebsstelle die geringere Anzahl von Angeboten abgelehnt hat, bzw. diese ganz oder teilweise nicht angenommen hat. [...]	abgelehnten und nicht angenommenen Angebote zum Netzfahrplan gemäß Ziffer 7.3.1.6.3.1 in der letzten Netzfahrplanperiode für die jeweilige Betriebsstelle gegenüberstellen. Sie räumt dann der Anmeldung des Zugangsberechtigten den Vorrang ein, der in der Gegenüberstellung der letzten Netzfahrplanperiode im Vergleich in der jeweiligen Betriebsstelle die geringere Anzahl von Angeboten abgelehnt hat, bzw. diese ganz oder teilweise nicht angenommen hat. Fassung für Entscheidungsverfahren in der Netzfahrplanperiode 2028: Ist eine Entscheidung nach Maßgabe der vorstehenden lit. a) bis c) nicht möglich, wird die DB InfraGO AG die Anzahl der abgelehnten und nicht angenommenen Angebote zum Netzfahrplan gemäß Ziffer 7.3.1.6.3.1 in den beiden vorangegangenen Netzfahrplanperioden für die jeweilige Betriebsstelle gegenüberstellen. Sie räumt dann der Anmeldung des Zugangsberechtigten den Vorrang ein, der in der Gegenüberstellung der beiden vorangegangenen Netzfahrplanperioden im Vergleich in der jeweiligen Betriebsstelle die geringere Anzahl von Angeboten abgelehnt hat, bzw. diese ganz oder teilweise nicht angenommen hat. [...]	
Anlage 1.0 Abkürzungsverzeichnis	(a) - ausschließlich	Aktualisierung
Anlage 2.3.10: Nutzungsbedingungen ETCS (5) Ablauf „Schlüssel beantragen“ Ist das KMC des Kunden registriert, können Schlüssel für die Kommunikation zwischen OBU und RBC über den Antrag „Schlüssel beantragen“ beantragt werden. Sollen für eine Strecke mehrere Fahrzeuge eingetragen werden, so kann im Antrag eine Liste der OBUs eingetragen werden. Zusätzlich sind die Strecken, auf der die OBU fahren sollen, sowie die gewünschte Gültigkeitsdauer anzugeben. Es	(5) Ablauf „Schlüssel beantragen“ Ist das KMC des Kunden registriert, können Schlüssel für die Kommunikation zwischen OBU und RBC über den Antrag „Schlüssel beantragen“ beantragt werden. Sollen für eine Strecke mehrere Fahrzeuge eingetragen werden, so kann im Antrag eine Liste der OBUs eingetragen werden. Zusätzlich sind die Strecken, auf der die OBU fahren sollen, sowie die gewünschte Gültigkeitsdauer anzugeben. Es	

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
werden ausschließlich Schlüssel für DB InfraGO AG Strecken generiert und ausgestellt. Sofern die DB InfraGO AG nicht mit der Führung des KMCs durch das EVU beauftragt wurde, müssen Schlüssel für Strecken von anderen EIUs im Ausland direkt dort beantragt werden. Die notwendigen Schritte zum Austausch der Schlüssel sind bilateral zu vereinbaren und liegen außerhalb des Zuständigkeitsbereichs der DB InfraGO AG. Werden die OBUs von der DB InfraGO AG verwaltet, werden die Schlüsselanträge an die jeweiligen KMCs weitergeleitet. Liegt eine Strecke dabei außerhalb des DB InfraGO AG-Bereichs, sind mit dem Antrag die betroffenen Länder anzugeben. Sind die RBCs bekannt, können diese zusätzlich zur Strecke eingetragen werden. Sind diese nicht bekannt, ermittelt das KMC DB die notwendigen RBCs aus den Streckenangaben und erstellt die entsprechenden Schlüssel. Die Gültigkeitsdauer eines Schlüssels ist im Antrag anzugeben, darf jedoch nicht länger als 5 Jahre sein. Wird ein längerer Zeitraum angegeben wird die Gültigkeitsdauer auf 5 Jahre reduziert. Wird kein Zeitraum angegeben, beginnt die Gültigkeitsdauer von 5 Jahren mit dem Ausstellen des Schlüssels. Läuft die Gültigkeitsdauer ab, muss der Kunde rechtzeitig einen neuen Schlüssel beantragen. Der Schlüssel wird nicht automatisch ersetzt. Der Antrag ist an die o.g. E-Mail-Adresse zu senden. Die Anträge werden in der Reihenfolge des Eingangs bearbeitet. Die DB InfraGO AG verpflichtet sich die beantragten Schlüssel innerhalb von 8 Wochen zur Verfügung zu stellen. Ist ein Schlüssel an die KMC E-Mail-Adresse des Kunden im Offlineverfahren gesendet worden, ist der Empfang innerhalb 1 Woche durch den Kunden über die KMC E-Mail-Adresse zu bestätigen, wenn möglich mit einer Subset-konformen „Confirmation Message“. Liegt nach einer Woche keine Bestätigung vor, wird der Schlüssel automatisch zurückgezogen und kann nicht mehr verwendet werden. In diesem Fall wird der Antragsteller über diesen Vorgang via E-Mail	werden ausschließlich Schlüssel für DB InfraGO AG Strecken generiert und ausgestellt. Sofern die DB InfraGO AG nicht mit der Führung des KMCs durch das EVU beauftragt wurde, müssen Schlüssel für Strecken von anderen EIUs im Ausland direkt dort beantragt werden. Die notwendigen Schritte zum Austausch der Schlüssel sind bilateral zu vereinbaren und liegen außerhalb des Zuständigkeitsbereichs der DB InfraGO AG. Werden die OBUs von der DB InfraGO AG verwaltet, werden die Schlüsselanträge an die jeweiligen KMCs weitergeleitet. Liegt eine Strecke dabei außerhalb des DB InfraGO AG-Bereichs, sind mit dem Antrag die betroffenen Länder anzugeben. Sind die RBCs bekannt, können diese zusätzlich zur Strecke eingetragen werden. Sind diese nicht bekannt, ermittelt das KMC DB die notwendigen RBCs aus den Streckenangaben und erstellt die entsprechenden Schlüssel. Die Gültigkeitsdauer eines Schlüssels ist im Antrag anzugeben, darf jedoch nicht länger als 5 Jahre sein. Wird ein längerer Zeitraum angegeben wird die Gültigkeitsdauer auf 5 Jahre reduziert. Wird kein Zeitraum angegeben, beginnt die Gültigkeitsdauer von 5 Jahren mit dem Ausstellen des Schlüssels. Läuft die Gültigkeitsdauer ab, muss der Kunde rechtzeitig einen neuen Schlüssel beantragen. Der Schlüssel wird nicht automatisch ersetzt. Der Antrag ist an die o.g. E-Mail-Adresse zu senden. Die Anträge werden in der Reihenfolge des Eingangs bearbeitet. Die DB InfraGO AG verpflichtet sich die beantragten Schlüssel innerhalb von 8 Wochen zur Verfügung zu stellen. Ist ein Schlüssel an die KMC E-Mail-Adresse des Kunden im Offlineverfahren gesendet worden, ist der Empfang innerhalb 1<u>einer</u> Woche durch den Kunden über die KMC E-Mail-Adresse zu bestätigen, wenn möglich mit einer Subset-konformen „Confirmation Message“. <u>Dabei dürfen E-Mails ohne gültige Signatur sowie ohne Verschlüsselung vom Empfänger nicht akzeptiert werden.</u> Liegt nach einer Woche keine Bestätigung vor, wird der Schlüssel automatisch zurückgezogen und kann nicht mehr verwendet werden. In diesem Fall wird der	Die alleinige Verschlüsselung mit dem K-KMC via 3DES ist nicht mehr Stand der Technik. Das Schlüsselmateriale ist als "Streng vertraulich" anzusehen und muss daher besonders geschützt werden, wenn es via Mail versendet werden soll. Es müssen daher E-Mails mit kryptographischem Schlüsselmateriale beim Senden signiert und verschlüsselt werden (S/MIME). S/MIME muss mindestens in Version 3.2, spezifiziert in RFC 5751 (Nachrichtenformat) und RFC 5750 (Zertifikatshandling), verwendet werden. S/MIME sollte in Version 4.0, spezifiziert in RFC 8551 (Nachrichtenformat) und RFC 8550 (Zertifikatshandling), verwendet werden.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
informiert. Werden die Schlüssel online übertragen, so erfolgt die Quitierung unmittelbar entsprechend der Schnittstellenspezifikation.	Antragsteller über diesen Vorgang via E-Mail informiert. Werden die Schlüssel online übertragen, so erfolgt die Quitierung unmittelbar entsprechend der Schnittstellenspezifikation.	Es ändert sich dabei nichts an dem Prozess.
Anlage 2.3.12: GSM-R AGB		
1.2 GSM-R-Dienstleistungen im Sinne dieser AGB sind insbesondere die Überlassung der SIM-Karten und deren Freischaltung im GSM-R-Netz gemäß dem vereinbarten Teilnehmerprofil und die Nutzung des GSM-R-Netzes für Sprach-, Fax- und Datendienstleistungen.	1.2 GSM-R-Dienstleistungen im Sinne dieser AGB sind insbesondere die Überlassung der SIM-Karten und deren Freischaltung im GSM-R-Netz gemäß dem vereinbarten Teilnehmerprofil und die Nutzung des GSM-R-Netzes für Sprach-, Fax- und Daten <u>Telekommunikations</u> dienstleistungen.	Die AGB GSM-R werden aktualisiert: - Zyklische Überprüfung der fachlichen und rechtlichen Inhalte. - Fachliche Anpassungen und Klarstellungen zur Nutzung des Produkts SIM-Karte und den Endgeräten Präzisierung der Inhalte schafft mehr Klarheit und Transparenz.
1.5 In Ausnahmefällen, in denen das TK-Serviceportal nicht zur Verfügung steht, können Kunden sich an den GSM-R-Kundenservice wenden.	1.5 In Ausnahmefällen, in denen das TK-Serviceportal nicht zur Verfügung steht, können Kunden sich an den GSM-R-Kundenservice <u>der DB InfraGO</u> wenden.	Die AGB GSM-R werden aktualisiert: - Zyklische Überprüfung der fachlichen und rechtlichen Inhalte. - Fachliche Anpassungen und Klarstellungen zur Nutzung des Produkts SIM-Karte und den Endgeräten Präzisierung der Inhalte schafft mehr Klarheit und Transparenz.
1.6 Der Vertrag kommt zustande mit der Bestellung der GSM-R-Dienstleistung und deren Annahme durch die DB InfraGO des Antragstellers. Die Auftragsannahme durch die DB InfraGO erfolgt durch die Aktivierung und den Versand der SIM-Karte an die angegebene Lieferadresse des Kunden.	1.6 Der Vertrag kommt zustande mit der Bestellung <u>des Kunden</u> der GSM-R-Dienstleistung und deren <u>AuftragsA</u> Annahme durch die DB InfraGO des Antragstellers . Die Auftragsannahme durch die DB InfraGO erfolgt durch die Aktivierung und den Versand der SIM-Karte an die angegebene Lieferadresse des Kunden.	Die AGB GSM-R werden aktualisiert: - Zyklische Überprüfung der fachlichen und rechtlichen Inhalte. - Fachliche Anpassungen und Klarstellungen zur Nutzung des Produkts SIM-Karte und den Endgeräten Präzisierung der Inhalte schafft mehr Klarheit und Transparenz.
2.6 DB InfraGO legt die Rufnummern der Teilnehmeranschlüsse unter Berücksichtigung des Rufnummernplans fest und teilt diese dem Kunden mit Aushändigung der GSM-R-SIM-Karte mit. DB InfraGO behält sich Änderungen der Rufnummer aus technischen und betrieblichen Gründen vor.	2.6 DB InfraGO legt die Rufnummern der Teilnehmeranschlüsse unter Berücksichtigung des Rufnummernplans fest und teilt diese dem Kunden mit Aushändigung der GSM-R-SIM-Karte mit. DB InfraGO behält sich Änderungen der Rufnummern <u>n</u> aus technischen und betrieblichen Gründen vor.	Die AGB GSM-R werden aktualisiert: - Zyklische Überprüfung der fachlichen und rechtlichen Inhalte. - Fachliche Anpassungen und Klarstellungen zur Nutzung des

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
		Produkts SIM-Karte und den Endgeräten Präzisierung der Inhalte schafft mehr Klarheit und Transparenz.
4.2 Der Kunde haftet gegenüber DB InfraGO vollumfänglich, insbesondere haftet der Kunde auch im Fall einer missbräuchlichen Nutzung des GSM-R-Netzes, es sei denn, er hat nach Übergabe der GSM-R-SIM-Karte das Abhandenkommen dieser oder die unbefugte Drittnutzung derselben unverzüglich dem GSM-R-Kundenservice mitgeteilt. In diesem Fall haftet er nur für Schäden, die bis zum Zeitpunkt der Mitteilung entstanden sind oder in sonstiger Weise von ihm zu vertreten sind.	4.2 Der Kunde haftet gegenüber DB InfraGO vollumfänglich, insbesondere haftet der Kunde auch im Fall einer missbräuchlichen Nutzung des GSM-R-Netzes, es sei denn, er hat nach Übergabe der GSM-R-SIM-Karte das Abhandenkommen dieser oder die unbefugte Drittn <u>Nutzung</u> derselben, <u>auch durch Dritte</u> , unverzüglich dem GSM-R-Kundenservice mitgeteilt. In diesem Fall haftet er nur für Schäden, die bis zum Zeitpunkt der Mitteilung entstanden sind oder in sonstiger Weise von ihm zu vertreten sind.	Die AGB GSM-R werden aktualisiert: - Zyklische Überprüfung der fachlichen und rechtlichen Inhalte. - Fachliche Anpassungen und Klarstellungen zur Nutzung des Produkts SIM-Karte und den Endgeräten Präzisierung der Inhalte schafft mehr Klarheit und Transparenz.
4.3 Der Kunde verpflichtet sich, ausschließlich TSI-konforme Endgeräte zu verwenden, die für den jeweiligen Nutzungszweck zugelassen sind.	4.3 Der Kunde verpflichtet sich, ausschließlich TSI-konforme <u>GSM-R</u> Endgeräte zu verwenden, die für den jeweiligen Nutzungszweck zugelassen sind. <u>Darüber hinaus sind jegliche Veränderungen an der überlassenen SIM-Karte unzulässig und führen bei Verstoß zur sofortigen Deaktivierung dieser SIM-Karte. Eine Neuausfertigung der SIM-Karte ist kostenpflichtig.</u>	Die AGB GSM-R werden aktualisiert: - Zyklische Überprüfung der fachlichen und rechtlichen Inhalte. - Fachliche Anpassungen und Klarstellungen zur Nutzung des Produkts SIM-Karte und den Endgeräten Präzisierung der Inhalte schafft mehr Klarheit und Transparenz.
4.4 Der Kunde teilt DB InfraGO innerhalb von 5 Arbeitstagen jede Änderung - seines Namens, seiner Ansprechpartner, seiner (Rechnungs-)Anschrift und seiner Rechtsform mit; - von Kundendaten (z.B. bei Übergang der SIM-Karten auf einen anderen Kunden) mit; - von Teilnehmerdaten mit, insbesondere von vertragsrelevanten Daten wie z.B. Halterwechsel bei Triebfahrzeugen. - Im Falle der Änderung des Gerätemodells oder der Gerätesoftware ist wiederum die Zertifizierungs- und Zulassungsverpflichtung gemäß Ziffer 4.3 zu erfüllen.	4.4 Der Kunde teilt DB InfraGO innerhalb von 5 Arbeitstagen jede Änderung - seines Namens, seiner Ansprechpartner, seiner <u>Firmen- und</u> (Rechnungs-) <u>Anschrift</u> und seiner Rechtsform mit; - von Kundendaten (z.B. bei Übergang der SIM-Karten auf einen anderen Kunden <u>oder Teilnehmer</u>) mit; - von Teilnehmerdaten mit, insbesondere von vertragsrelevanten Daten wie z.B. Halterwechsel bei Triebfahrzeugen. - Im Falle der Änderung des Gerätemodells oder der Gerätesoftware ist wiederum die Zertifizierungs- und Zulassungsverpflichtung gemäß Ziffer 4.3 zu erfüllen.	Die AGB GSM-R werden aktualisiert: - Zyklische Überprüfung der fachlichen und rechtlichen Inhalte. - Fachliche Anpassungen und Klarstellungen zur Nutzung des Produkts SIM-Karte und den Endgeräten Präzisierung der Inhalte schafft mehr Klarheit und Transparenz.
4.7 Der Kunde verpflichtet sich, die Leistungen von GSM-R nicht missbräuchlich zu nutzen, insbesondere - das GSM-R-Netz und seine logische Struktur und/oder andere Netze nicht zu stören, zu verändern oder zu beschädigen; - das GSM-R-Netz nicht zu anderen als eisenbahnbetrieblichen Zwecken zu nutzen;	4.7 Der Kunde verpflichtet sich, die Leistungen von GSM-R nicht missbräuchlich zu nutzen, insbesondere - das GSM-R-Netz und seine logische Struktur und/oder andere Netze nicht zu stören, zu verändern oder zu beschädigen; - das GSM-R-Netz nicht zu anderen als <u>zu</u> eisenbahnbetrieblichen Zwecken zu nutzen;	Die AGB GSM-R werden aktualisiert: - Zyklische Überprüfung der fachlichen und rechtlichen Inhalte. - Fachliche Anpassungen und Klarstellungen zur Nutzung des

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
- keine Viren, unzulässigen Werbesendungen, Kettenbriefe oder sonstige belästigende Nachrichten zu übertragen; - keine Rechte Dritter, insbesondere Schutzrechte (z.B. Urheber- und Markenrechte) zu verletzen; - nicht gegen strafrechtliche Vorschriften oder Vorschriften zum Schutze der Jugend zu verstoßen; - nicht gegen bahnbetriebliche Vorschriften und Richtlinien zu verstoßen. Verstößt der Kunde gegen die Pflichten, ist DB InfraGO berechtigt, alle erforderlichen Maßnahmen zur Beseitigung des Missbrauchs zu ergreifen.	- keine Viren, unzulässigen Werbesendungen, Kettenbriefe oder sonstige belästigende Nachrichten zu übertragen; - keine Rechte Dritter, insbesondere Schutzrechte (z.B. Urheber- und Markenrechte) zu verletzen; - nicht gegen strafrechtliche Vorschriften oder Vorschriften zum Schutze der Jugend zu verstoßen; - nicht gegen bahnbetriebliche Vorschriften und Richtlinien zu verstoßen. - <u>eine Veröffentlichung von GSM-R- Rufnummern jedweder Art zu unterlassen;</u> - <u>die Nutzung des öffentlichen Mobilfunknetzes zu privaten Zwecken.</u> Verstößt der Kunde gegen die Pflichten, ist DB InfraGO berechtigt, alle erforderlichen Maßnahmen zur Beseitigung des Missbrauchs zu ergreifen.	Produkts SIM-Karte und den Endgeräten Präzisierung der Inhalte schafft mehr Klarheit und Transparenz.
5.3 Für Trassenpreise und für Anlagenpreise sowie für Nebenleistungen (Zf. 5.1) sind die einzelnen Entgelte jeweils in der geltenden Fassung der Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB) hinterlegt.	5.3 Für Trassenpreise und für Anlagenpreise sowie für Nebenleistungen (Ziffer 5.1) sind die einzelnen Entgelte jeweils in der geltenden Fassung der Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB) hinterlegt.	Die AGB GSM-R werden aktualisiert: - Zyklische Überprüfung der fachlichen und rechtlichen Inhalte. - Fachliche Anpassungen und Klarstellungen zur Nutzung des Produkts SIM-Karte und den Endgeräten Präzisierung der Inhalte schafft mehr Klarheit und Transparenz.
7.1 Inhalte von Gesprächen, die im GSM-R-Netz zwischen mobilen Rangierfunkteilnehmern und Triebfahrzeugführern untereinander geführt werden oder bei denen mindestens ein Endgerät der Gesprächsteilnehmer ein ortsfestes bahnbetrieblich genutztes GSM-R Endgerät (ART GeFo) ist, können zur Beweissicherung für den Fall des Eintritts eines gefährlichen Ereignisses oder sonstiger Unregelmäßigkeiten im Eisenbahnbetrieb sowie zur Beobachtung der Handlungssicherheit und Einhaltung der Sprechdisziplin gemäß der Anforderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung aufgezeichnet werden (Sprachaufzeichnung).	7.1 Inhalte von Gesprächen, die im GSM-R-Netz zwischen mobilen Rangierfunkteilnehmern und Triebfahrzeugführern untereinander geführt werden oder bei denen mindestens ein Endgerät der Gesprächsteilnehmer ein ortsfestes bahnbetrieblich genutztes GSM-R Endgerät (ART GeFo) <u>beteiligt</u> ist, können zur Beweissicherung für den Fall des Eintritts eines gefährlichen Ereignisses oder sonstiger Unregelmäßigkeiten im Eisenbahnbetrieb sowie zur Beobachtung der Handlungssicherheit und Einhaltung der Sprechdisziplin gemäß der Anforderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) und der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung aufgezeichnet werden (Sprachaufzeichnung).	Die AGB GSM-R werden aktualisiert: - Zyklische Überprüfung der fachlichen und rechtlichen Inhalte. - Fachliche Anpassungen und Klarstellungen zur Nutzung des Produkts SIM-Karte und den Endgeräten Präzisierung der Inhalte schafft mehr Klarheit und Transparenz.
7.2 Die Nachrichteninhalte werden spätestens 14 Tage nach ihrer Erhebung gelöscht.	7.2 Die <u>Sprachaufzeichnungen</u> Nachrichteninhalte werden spätestens 14 Tage nach ihrer Erhebung gelöscht.	Die AGB GSM-R werden aktualisiert: - Zyklische Überprüfung der fachlichen und rechtlichen Inhalte.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
		- Fachliche Anpassungen und Klarstellungen zur Nutzung des Produkts SIM-Karte und den Endgeräten Präzisierung der Inhalte schafft mehr Klarheit und Transparenz
7.4 Eine Übermittlung der gespeicherten Nachrichteninhalte an Stellen außerhalb der DB InfraGO AG erfolgt an das Eisenbahn-Bundesamt, die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes sowie an Strafverfolgungsbehörden entsprechend den gesetzlichen Vorschriften nur auf deren Anforderung.	7.4 Eine Übermittlung der gespeicherten Nachrichteninhalte <u>Sprachaufzeichnungen</u> an Stellen außerhalb der DB InfraGO AG erfolgt an das Eisenbahn-Bundesamt, die Eisenbahn-Unfalluntersuchungsstelle des Bundes sowie an Strafverfolgungsbehörden entsprechend den gesetzlichen Vorschriften nur auf deren Anforderung.	Die AGB GSM-R werden aktualisiert: - Zyklische Überprüfung der fachlichen und rechtlichen Inhalte. - Fachliche Anpassungen und Klarstellungen zur Nutzung des Produkts SIM-Karte und den Endgeräten Präzisierung der Inhalte schafft mehr Klarheit und Transparenz.
8.1 Der Vertrag wird auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Soweit § 14 AEG einer Kündigung nicht entgegensteht, beträgt die Frist für eine ordentliche Kündigung einen Monat. Kündigungen bedürfen der Schriftform, die nicht durch elektronische Form ersetzt werden kann.	8.1 Der Vertrag wird auf unbestimmte Zeit abgeschlossen. Soweit § 14 AEG einer Kündigung nicht entgegensteht, beträgt die Frist für eine ordentliche Kündigung einen Monat. Kündigungen <u>für Nebenleistungen</u> bedürfen der Schriftform, die nicht durch elektronische Form ersetzt werden kann.	Die AGB GSM-R werden aktualisiert: - Zyklische Überprüfung der fachlichen und rechtlichen Inhalte. - Fachliche Anpassungen und Klarstellungen zur Nutzung des Produkts SIM-Karte und den Endgeräten Präzisierung der Inhalte schafft mehr Klarheit und Transparenz.
	<u>8.3. Wird die SIM-Karte über einen Zeitraum von mindestens 6 Monaten nicht im GSM-R Netz genutzt, wird diese automatisch gesperrt. Eine Wiederfreischaltung ist kostenpflichtig, wenn dem Kunden die Nichtnutzung zuzurechnen ist</u>	Die AGB GSM-R werden aktualisiert: - Zyklische Überprüfung der fachlichen und rechtlichen Inhalte. - Fachliche Anpassungen und Klarstellungen zur Nutzung des Produkts SIM-Karte und den Endgeräten Präzisierung der Inhalte schafft mehr Klarheit und Transparenz.
8.3 DB InfraGO ist des Weiteren berechtigt, eine sofortige Sperrung des Teilnehmers oder des Kunden zu veranlassen, - um missbräuchliche Nutzung des GSM-R-Netzes zu verhindern; - wenn der Kunde eine eidesstattliche Versicherung im Sinne von § 807 Zivilprozessordnung abgegeben hat oder wenn über sein Vermögen ein Vergleichsverfahren bzw. ein Verfahren nach der	8.3 8.4 DB InfraGO ist des Weiteren berechtigt, eine sofortige Sperrung des Teilnehmers oder des Kunden zu veranlassen, - um missbräuchliche Nutzung des GSM-R-Netzes zu verhindern; - wenn der Kunde eine eidesstattliche Versicherung im Sinne von § 807 Zivilprozessordnung abgegeben hat oder wenn über sein Vermögen ein Vergleichsverfahren bzw. ein Verfahren nach der	Die AGB GSM-R werden aktualisiert: - Zyklische Überprüfung der fachlichen und rechtlichen Inhalte. - Fachliche Anpassungen und Klarstellungen zur Nutzung des

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
Insolvenzordnung (InsO) eröffnet oder ein Antrag auf Eröffnung des Verfahrens nach der InsO mangels Masse abgelehnt oder die Zwangsverwaltung oder Zwangsversteigerung angeordnet worden ist; - bei nicht erfolgter Zahlung der Rechnung an zwei aufeinander folgenden Monaten; - i.ü. wenn dies der Kunde wünscht.	Insolvenzordnung (InsO) eröffnet oder ein Antrag auf Eröffnung des Verfahrens nach der InsO mangels Masse abgelehnt oder die Zwangsverwaltung oder Zwangsversteigerung angeordnet worden ist; - bei nicht erfolgter Zahlung der Rechnung an zwei aufeinander folgenden Monaten; - i.ü. wenn dies der Kunde wünscht.	Produkts SIM-Karte und den Endgeräten Präzisierung der Inhalte schafft mehr Klarheit und Transparenz.
Anlage 3.2.1.1: Grundsatz-INV		
§ 4 ANSPRECHPARTNER UND KOMMUNIKATION (1) Die Parteien benennen Personen oder Stellen als Ansprechpartner, die befugt und in der Lage sind, binnen kürzester Zeit Entscheidungen im Namen DB InfraGO bzw. des ZB zu treffen. Die Ansprechpartner des ZB sind initial in Anlage 1 dieses Grundsatz-INV aufgeführt, die der DB InfraGO AG im DB Infraportal der DB InfraGO AG. Jede Partei ist für sich ohne Zustimmung der anderen Partei berechtigt und verpflichtet, bei Bedarf zur Sicherstellung einer aktuellen und permanenten Kommunikation der sich aus Anlage 1 ergebenden Belange, digital im DB Infraportal der DB InfraGO AG Ansprechpartner zu verändern, zu ergänzen oder neu einzutragen. (2) Die Kommunikation zur Vertragsdurchführung mit der DB InfraGO ist unter Angabe der Geschäftspartnernummer < Geschäftspartnernummer > sowie des Company Codes (soweit im Rahmen der Zuweisung von Zugtrassen und für betriebliche Meldungen erforderlich) <Company Code> zu führen.	§ 4 ANSPRECHPARTNER UND KOMMUNIKATION (1) Die Parteien benennen Personen oder Stellen als Ansprechpartner, die befugt und in der Lage sind, binnen kürzester Zeit Entscheidungen im Namen DB InfraGO bzw. des ZB zu treffen. Die Ansprechpartner des ZB sind initial in Anlage 1 dieses Grundsatz-INV aufgeführt, die der DB InfraGO AG im DB Infraportal der DB InfraGO AG. Jede Partei ist für sich ohne Zustimmung der anderen Partei berechtigt und verpflichtet, bei Bedarf zur Sicherstellung einer aktuellen und permanenten Kommunikation der sich aus Anlage 1 ergebenden Belange, digital im DB Infraportal der DB InfraGO AG Ansprechpartner zu verändern, zu ergänzen oder neu einzutragen. (2) Die Kommunikation zur Vertragsdurchführung mit der DB InfraGO ist unter Angabe der Geschäftspartnernummer < Geschäftspartnernummer > sowie des Organisation CodeCompany Codes (soweit im Rahmen der Zuweisung von Zugtrassen und für betriebliche Meldungen erforderlich) <Organisation CodeCompany Code> zu führen.	Seit dem 01.01.2026 wurde der Company Code vom Organisation Code abgelöst. Zur Identifikation im Nachrichtenaustausch nach der Telematics TSI (EU-Verordnung 2026/253) muss der Organisation Code anstatt des Company Code verwendet werden. Zugangsberechtigte müssen einen dem Company Code gleichlautenden Organisation Code bei der ERA beantragen und der DB InfraGO AG bestätigen. Durch die Beantragung eines gleichlautenden Organisation Codes wird der Anpassungsbedarf in den Datenbanken und der Aufwand für alle Beteiligten möglichst gering gehalten.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
Anlage 3.2.1.2.2: Netzzugangsrelevantes Regelwerk - Zusammenstellung		
	Siehe in der Anlage	Aktualisierungen und redaktionelle Änderungen
Anlage 3.2.1.2.3: betrieblich-technisches Regelwerk - Zusammenstellung		
	Siehe in der Anlage	Aktualisierungen und redaktionelle Änderungen
Anlage 3.2.3: Eintritt als Drittunternehmen nach § 22 ERegG		
	Siehe in der Anlage	Aktualisierungen und redaktionelle Änderungen
Anlage 3.2.6: Vereinbarung über die Verkehrsdurchführung		
	Siehe in der Anlage	Aktualisierungen und redaktionelle Änderungen
<u>Anlage 3.2.7: Nachweis einer Kooperationsvereinbarung zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen</u>		
	<u>Anlage 3.2.7: Nachweis einer Kooperationsvereinbarung zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen</u> <u>1. Vertragspartner</u> <u>EVU 1 (mitnutzendes EVU):</u> <u>Name:</u> _____ <u>Anschrift:</u> _____ <u>EVU-Nummer:</u> _____	Neueinführung einer Anlage für Kooperationsverträge. Im Zuge der Vermeidung der unberechtigten Nutzung von Infrastruktur in Serviceeinrichtungen gemäß Ziffer 7.3.1.4.7 soll hier klargestellt werden, dass Kooperationspartner Gleise anderer ZB mitbenutzen dürfen.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	<u>EVU 2 (Inhaber des ENV-SE):</u> Name: _____ Anschrift: _____ EVU-Nummer: _____ Wenn beide gemeint sind, dann werden sie als „EVU“ bezeichnet.	
	<u>2. Art der Zusammenarbeit / Auftragsverhältnis der EVU</u> <u>Beschreibung des Auftragsverhältnisses:</u> _____ _____ _____ <u>Zeitraum der Zusammenarbeit (Format: TT.MM.JJJJ HH:MM):</u> von: _____ bis: _____ für folgende Verkehrstage: _____	Neueinführung einer Anlage für Kooperationsverträge. Im Zuge der Vermeidung der unberechtigten Nutzung von Infrastruktur in Serviceeinrichtungen gemäß Ziffer 7.3.1.4.7 soll hier klargestellt werden, dass Kopoperationspartner Gleise anderer ZB mitbenutzen dürfen.
	<u>3. Konkrete Nutzung (Betriebsstellen und Gleise)</u> <u>Die Nutzung ist auf folgende Betriebsstellen und Gleise beschränkt:</u> Betriebsstelle: _____ Gleis(e): _____ Betriebsstelle: _____ Gleis(e): _____	Neueinführung einer Anlage für Kooperationsverträge. Im Zuge der Vermeidung der unberechtigten Nutzung von Infrastruktur in Serviceeinrichtungen gemäß Ziffer 7.3.1.4.7 soll hier klargestellt werden, dass Kopoperationspartner Gleise anderer ZB mitbenutzen dürfen.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	<u>Betriebsstelle:</u> <u>Gleis(e):</u>	
	<u>4. Ansprechpersonen</u> <u>Für EVU 1:</u> <u>Name:</u> <u>Funktion:</u> <u>Telefon:</u> <u>E-Mail:</u> <u>Für EVU 2:</u> <u>Name:</u> <u>Funktion:</u> <u>Telefon:</u> <u>E-Mail:</u>	Neueinführung einer Anlage für Kooperationsverträge. Im Zuge der Vermeidung der unberechtigten Nutzung von Infrastruktur in Serviceeinrichtungen gemäß Ziffer 7.3.1.4.7 soll hier klargestellt werden, dass Kopoperationspartner Gleise anderer ZB mitbenutzen dürfen.
	<u>5. Nachweis der Nutzungsberechtigung</u> <u>EVU 1 ist berechtigt, Serviceeinrichtungen (SE) mitzunutzen, die durch EVU 2 angemietet werden. Diese Nutzung erfolgt im Rahmen der Zusammenarbeit und stellt keine unberechtigte Nutzung dar.</u>	Neueinführung einer Anlage für Kooperationsverträge. Im Zuge der Vermeidung der unberechtigten Nutzung von Infrastruktur in Serviceeinrichtungen gemäß Ziffer 7.3.1.4.7 soll hier klargestellt werden, dass Kopoperationspartner Gleise anderer ZB mitbenutzen dürfen.
	<u>6. Regulatorischer Hinweis</u>	Neueinführung einer Anlage für Kooperationsverträge.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	<u>Es wird darauf hingewiesen, dass der Handel von Kapazitäten bzw. Serviceeinrichtungen gemäß § 42 Abs. 2 Eisenbahnregulierungs-gesetz (ERegG) unzulässig ist. Die vorliegende Vereinbarung stellt kei-nen solchen Handel dar, sondern eine zulässige Nutzung im Rahmen einer vertraglichen Kooperation gemäß § 42 Abs. 3 S. 2 ERegG.</u>	Im Zuge der Vermeidung der unberech-tigten Nutzung von Infrastruktur in Ser-viceeinrichtungen gemäß Ziffer 7.3.1.4.7 soll hier klargestellt werden, dass Kopoperationspartner Gleise an-derer ZB mitbenutzen dürfen.
	<u>7. Erklärung</u> <u>Die unterzeichnenden Parteien bestätigen die Richtigkeit der Anga-ben und die bestehende Kooperationsvereinbarung.</u>	Neueinführung einer Anlage für Koope-rationsverträge. Im Zuge der Vermeidung der unberech-tigten Nutzung von Infrastruktur in Ser-viceeinrichtungen gemäß Ziffer 7.3.1.4.7 soll hier klargestellt werden, dass Kopoperationspartner Gleise an-derer ZB mitbenutzen dürfen.
	<u>8. Unterschriften</u> <u>Ort, Datum:</u> _____ <u>EVU 1:</u> <u>Name / Funktion:</u> _____ <u>Unterschrift:</u> _____ <u>EVU 2:</u> <u>Name / Funktion:</u> _____ <u>Unterschrift:</u> _____	Neueinführung einer Anlage für Koope-rationsverträge. Im Zuge der Vermeidung der unberech-tigten Nutzung von Infrastruktur in Ser-viceeinrichtungen gemäß Ziffer 7.3.1.4.7 soll hier klargestellt werden, dass Kopoperationspartner Gleise an-derer ZB mitbenutzen dürfen.
Anlage 3.3.4.8: Graffiti-Entfernung		

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	Siehe in der Anlage	Aktualisierungen und redaktionelle Änderungen
Anlage 3.4.3.1: Nutzungsbedingungen Infraportal		
	Siehe in der Anlage	Aktualisierungen und redaktionelle Änderungen
Anlage 4.2: Nutzungsbedingungen pathOS		
(1) Antrag und Zugangsdaten Die Anmeldung zur Anwendung pathOS erfolgt über das Infraportal. Näheres ist den Nutzungsbedingungen zum Infraportal (Anlage 3.4.3.1) zu entnehmen. Voraussetzung ist u.a., dass der ZB einen Company Code hat (pro EVU bzw. ZB, dieser ist elementarer Bestandteil von TAF/TAP TSI) und entsprechend für die relevanten Geschäftspartnernummern freigeschaltet ist (diese Freischaltung erfolgt im Infraportal durch die „Superuser“ der jeweiligen ZB selbst). Ansprechpartner für alle Themen rund um die Userverwaltung ist die #Einfachbahn: Einfachbahn@deutschebahn.com In pathOS ist die Zusammenarbeit verschiedener Nutzer innerhalb eines EVU einfach möglich – man kann gegenseitige Anmeldungen sehen und sogar weiterbearbeiten. Eine separate „Vertreterregel“ entfällt. Um das Trassenanmeldesystem zu benutzen, navigieren Sie in Ihrem Browser entweder zum Infraportal oder direkt zur Log-In-Seite des neuen Trassenanmeldesystems. Soweit die Schnittstelle genutzt werden soll, muss das genutzte Schnittstellenverfahrens des ZB benannt werden und die erforderlichen Daten (z.B. Company Code, Verfahren etc.) übernommen werden (Voraussetzung ist die bereits erfolgte Freigabe dieses Verfahrens durch die DB InfraGO AG sowie, wenn erforderlich, der Erwerb eines RNE-Zertifikats durch den ZB selbst). Anschließend erfolgt eine	(1) Antrag und Zugangsdaten Die Anmeldung zur Anwendung pathOS erfolgt über das Infraportal. Näheres ist den Nutzungsbedingungen zum Infraportal (Anlage 3.4.3.1) zu entnehmen. Voraussetzung ist u.a., dass der ZB einen Company Code Organisation Code hat (pro EVU bzw. ZB, dieser ist elementarer Bestandteil von TAF/TAP TSI) und entsprechend für die relevanten Geschäftspartnernummern freigeschaltet ist (diese Freischaltung erfolgt im Infraportal durch die „Superuser“ der jeweiligen ZB selbst). Ansprechpartner für alle Themen rund um die Userverwaltung ist die #Einfachbahn: Einfachbahn@deutschebahn.com In pathOS ist die Zusammenarbeit verschiedener Nutzer innerhalb eines EVU einfach möglich – man kann gegenseitige Anmeldungen sehen und sogar weiterbearbeiten. Eine separate „Vertreterregel“ entfällt. Um das Trassenanmeldesystem zu benutzen, navigieren Sie in Ihrem Browser entweder zum Infraportal oder direkt zur Log-In-Seite des neuen Trassenanmeldesystems. Soweit die Schnittstelle genutzt werden soll, muss das genutzte Schnittstellenverfahrens des ZB benannt werden und die erforderlichen Daten (z.B. Organisation Code Company Code, Verfahren etc.) übernommen werden (Voraussetzung ist die bereits erfolgte Freigabe dieses Verfahrens durch die DB InfraGO AG sowie, wenn	Seit dem 01.01.2026 wurde der Company Code vom Organisation Code abgelöst. Zur Identifikation im Nachrichtenaustausch nach der Telematics TSI (EU-Verordnung 2026/253) muss der Organisation Code anstatt des Company Code verwendet werden. Zugangsberechtigte müssen einen dem Company Code gleichlautenden Organisation Code bei der ERA beantragen und der DB InfraGO AG bestätigen. Durch die Beantragung eines gleichlautenden Organisation Codes wird der Anpassungsbedarf in den Datenbanken und der Aufwand für alle Beteiligten möglichst gering gehalten. Aktualisierungen und redaktionelle Änderungen

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
individuelle Freigabe des jeweiligen ZB. Ansprechpartner seitens DB InfraGO zu diesem Thema ist die fachliche Betriebsführung von pathOS (s. Kapitel „Beratung“).	erforderlich, der Erwerb eines RNE-Zertifikats durch den ZB selbst). Anschließend erfolgt eine individuelle Freigabe des jeweiligen ZB. Ansprechpartner seitens DB InfraGO AG zu diesem Thema ist die fachliche Betriebsführung von pathOS (s. Kapitel „Beratung“).	
Anlage 4.2.1.10: Entgelte zur Berechnung des Regelentgelts in der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung		
	Anlage entfällt	Die für die INB 2027 unterjährig eingeführte Anlage 4.2.1.10 entfällt für die INB 2028 wieder.
Anlage 4.2.2: Nutzungsbedingungen Click&Ride		
	Siehe in der Anlage	Aktualisierungen und redaktionelle Änderungen
Anlage 4.2.2.4: Bearbeitungsfristen grenzüberschreitender Trassen		
	Siehe in der Anlage	Aktualisierungen und redaktionelle Änderungen
Anlage 4.2.3.1: Zusammenarbeit der DB InfraGO AG mit inländischen BdS		
	Siehe in der Anlage	Aktualisierungen und redaktionelle Änderungen
Anlage 4.4: Muster Rahmenvertrag (inklusive Anhang A sowie Anlage 1 und 2)		
	Siehe in der Anlage	Aktualisierungen und redaktionelle Änderungen

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
Anlage 4.4.1a – Berechnung der Höchstkapazität bei Zuweisung von Rahmenverträgen		
	Siehe in der Anlage	Aktualisierungen und redaktionelle Änderungen
Anlage 4.4.1b – Liste der Strecken mit 90% RV Obergrenze		
	Siehe in der Anlage	Aktualisierungen und redaktionelle Änderungen
Anlage 4.4.3 – Fristen für die Anmeldung von Rahmenverträgen		
	Siehe in der Anlage	Aktualisierungen und redaktionelle Änderungen
Anlage 4.6.2: Übersicht der überlasteten Schienenwege und dafür geltende Nutzungsbedingungen		
Nutzungsvorgaben für die überlastet erklärte Strecke 1700 Wunstorf - Minden		
	<u>2. Beschränkung der Lokführererholungshalte (LEH) auf Betriebsstellen des Streckenabschnitts Minden - Wunstorf</u> <u>Auf dem ÜLS-Abschnitt Wunstorf - Minden ist die Anmeldung von Lokführererholungshalten mit Ausnahme der Betriebsstelle Minden Gbf nicht zulässig.</u> <u>Trassenanmeldungen, die einen Lokführererholungshalt (LEH) auf dem oben genannten Streckenabschnitt unzulässigerweise beinhalten, werden als nicht plausibel behandelt.</u> <u>Sofern ein ZB einen Lokführererholungshalt in der Region Nord angemeldet hat und sich aus der Trassenkonstruktion ein im Zeitbedarf vergleichbarer Betriebshalt (Trassenkonstruktionshalt) auf dem ÜLS ergeben muss, wird die DB InfraGO AG den ZB anfragen, ob der Lokführererholungshalt auf die Betriebsstelle innerhalb des ÜLS</u>	Infolge geplanter Lokführererholungshalte (LEH) werden Überholgleise auf überlasteten Streckenabschnitten für längere Zeit belegt/blockiert. Dies führt zu einer Reduktion der Leistungsfähigkeit, da die betroffenen Gleise weder in der Planung noch in der operativen Durchführung für die Überholung langsamer Züge genutzt werden können und somit faktisch nicht Verfügung stehen. Auf Grund der hohen Geschwindigkeitsschere (SPFV mit 200 km/h, SGV mit 90/100 km/h) und des dichten SPFV ist eine hohe Verfügbarkeit der Überholgleise in der Betriebsführung sehr wichtig.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	<u>verlegt werden kann und bei Zustimmung des ZB den Lokführererholungshalt entsprechend einplanen. Dies stellt keine Änderung der Trassenanmeldung gemäß Ziffern 4.2.1.2 und 4.2.2.3 der INB dar.</u> <u>Alternativ sind Lokführererholungshalte außerhalb des ÜLS Abschnitts Wunstorf – Minden auf den Betriebsstellen Lehrte, Seelze oder Löhne möglich.</u>	Für die EVU stehen Alternativen in räumlicher Nähe des ÜLS zur Verfügung, die bereits genutzt werden. Alternative BST für Wunstorf – Minden: Lehrte, Seelze, Löhne
Nutzungsvorgaben für die überlastet erklärte Strecke 1720 Uelzen – Stelle		
2. Beschränkung der Lokführererholungshalte (LEH) auf Betriebsstellen des Streckenabschnitts Stelle – Garßen (VZG 1720, 1153) Lokführer-Erholungshalte sind auf den Betriebsstellen Winsen (Luhe) (AWI) ■ Bardowick (ABAD) ■ Deutsch Evern (ADEV) ■ Bienenbüttel (ABIL) ■ Bad Bevensen (ABVS) ■ Klein Süstedt (HKSU) ■ Suderburg (HSUD) ■ Unterlüß (HUNL) ■ Eschede (HESD) ■ Garßen (HGAR) des Streckenabschnitts Stelle – Garßen nicht zulässig. Trassenanmeldungen, die einen Lokführererholungshalt (LEH) in o.g. Betriebsstellen des Schienenweges beinhalten, werden als nicht plausibel behandelt. Sofern ein Zugangsberechtigter einen Lokführererholungshalt in der Region Nord angemeldet hat und sich aus der Trassenkonstruktion	2. Beschränkung der Lokführererholungshalte (LEH) auf Betriebsstellen des Streckenabschnitts Stelle – Garßen (VZG 1720, 1153) Lokführer-Erholungshalte sind auf den Betriebsstellen Winsen (Luhe) (AWI) <u>■ Stelle (ASTE)</u> ■ Winsen (Luhe) (AWI) ■ Bardowick (ABAD) ■ Deutsch Evern (ADEV) ■ Bienenbüttel (ABIL) ■ Bad Bevensen (ABVS) ■ Klein Süstedt (HKSU) ■ Suderburg (HSUD) ■ Unterlüß (HUNL) ■ Eschede (HESD) ■ Garßen (HGAR) des Streckenabschnitts Stelle – Garßen nicht zulässig. Trassenanmeldungen, die einen Lokführererholungshalt (LEH) in o.g. Betriebsstellen des Schienenweges beinhalten, werden als nicht plausibel behandelt.	Ergänzung der bestehenden Nutzungsvorgabe um die Betriebsstelle Stelle (ASTE). Die Ergänzung ist nötig, da diese Betriebsstelle infrastrukturell nicht für längere Halte von Zügen ausgelegt ist (kein separates Überholgleis vorhanden) und andernfalls Bahnsteige oder abzweigende / durchfahrende Zugfahrten behindert würden. Die Regelung ist angemessen, da als Alternative die Betriebsstelle Maschen geeignet ist und bereits genutzt wird. Für den Gesamtabschnitt des Geltungsbereichs kann in der Tagesverkehrszeit anstatt eines LEH eine durchgehende Trasse zusätzlich geplant werden.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
ein im Zeitbedarf vergleichbarer Betriebshalt (Trassenkonstruktionshalt) auf dem ÜLS ergeben muss, wird die DB InfraGO AG den Zugangsberechtigten anfragen, ob der Lokführererholungshalt auf die Betriebsstelle innerhalb des ÜLS verlegt werden kann und bei Zustimmung des Zugangsberechtigten den Lokführererholungshalt entsprechend einplanen. Dies stellt keine Änderung der Trassenanmeldung gemäß Ziffern 4.2.1.2 und 4.2.2.3 der INB dar.	Sofern ein ZBzugangsberechtigter einen Lokführererholungshalt in der Region Nord angemeldet hat und sich aus der Trassenkonstruktion ein im Zeitbedarf vergleichbarer Betriebshalt (Trassenkonstruktionshalt) auf dem ÜLS ergeben muss, wird die DB InfraGO AG den ZBzugangsberechtigten anfragen, ob der Lokführererholungshalt auf die Betriebsstelle innerhalb des ÜLS verlegt werden kann und bei Zustimmung des ZBzugangsberechtigten den Lokführererholungshalt entsprechend einplanen. Dies stellt keine Änderung der Trassenanmeldung gemäß Ziffern 4.2.1.2 und 4.2.2.3 der INB dar.	
Nutzungsvorgaben für den als überlastet erklärten Schienenweg Hamburg Hbf sowie für die überlastet erklärten Strecken 2200 Hamburg-Harburg – Hamburg Hbf und 6100 Hamburg Hbf – Hamburg Rainweg		
1. Keine Triebfahrzeugwechsel in den Bahnhöfen des ÜLS-Bereichs Triebfahrzeugwechsel sind bei Zügen des SPFV und SPNV in den Bahnhöfen Hamburg Hbf und Hamburg-Harburg nicht zulässig. Trassenanmeldungen, die einen Lokwechsel in Hamburg Hbf oder Hamburg-Harburg (Personenbahnhofsteil) beinhalten, werden als nicht plausibel behandelt. Diese Vorgabe gilt Montag bis Sonntag von 6 bis 22 Uhr. Sie ist eine präventive Maßnahme zur Erhaltung und optimalen Nutzung der vorhandenen Kapazität.	1. Keine Triebfahrzeugwechsel <u>und Lokumläufe</u> in den Bahnhöfen des ÜLS-Bereichs Triebfahrzeugwechsel <u>sowie das Wenden oder Richtungswechsel verbunden mit einem Lokumlauf oder das Abnehmen und Beistellen neuer Triebfahrzeuge</u> sind bei Zügen des SPFV und SPNV in den Bahnhöfen Hamburg Hbf und Hamburg-Harburg nicht zulässig. Trassenanmeldungen, die einen Lokwechsel <u>oder einen Lokumlauf</u> in Hamburg Hbf oder Hamburg-Harburg (Personenbahnhofsteil) beinhalten, werden als nicht plausibel behandelt. <u>Davon ausgenommen sind Trassenanmeldungen, die den Triebfahrzeugwechsel sowie das Wenden oder den Richtungswechsel verbunden mit einem Lokumlauf oder das Abnehmen und Beistellen neuer Triebfahrzeuge in der Abstellanlage Högerdamm des Bahnhofs Hamburg Hbf ohne Beeinträchtigung der Ein- und Ausfahrtstraßen aus Richtung Oberhafen vorsehen.</u> <u>Diese Vorgabe gilt für Trassenanmeldungen, die eine Nutzung der o.g. Infrastruktur in den Zeiten zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr vorsehen.</u> Diese Vorgabe gilt Montag bis Sonntag von 6 bis 22 Uhr. Sie ist eine präventive Maßnahme zur Erhaltung und optimalen Nutzung der vorhandenen Kapazität.	Zur Erhaltung und optimalen Nutzung der vorhandenen Kapazität und Leistungsfähigkeit im Knoten Hamburg, zur Stabilisierung der betrieblichen Abläufe und zur Steigerung der Pünktlichkeit werden die bestehenden Nutzungsvorgaben ergänzt. Ergänzung der Nutzungsvorgabe Nr. 1: Erweiterung der Regel auf Lokumlauf und Abnehmen und Beistellen von Triebfahrzeugen, da diese kapazitiv identisch kritisch sind und die Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe reduzieren. Lokwechsel oder Lokumläufe erfordern lange Standzeiten in den betroffenen Bahnhöfen und reduzieren dadurch die Kapazität und Flexibilität im Knoten. Darüber hinaus sind für das Umfahren des Zuges (Lokumlauf) oder das Wegsetzen bzw. Bereitstellen neuer Tfz (Lokwechsel) Rangierfahrten im Knoten notwendig, die zusätzlich Umfahrgleise belegen und wichtige Ein-/Ausfahrtstraßen kreuzen. Durch das Wegfallen von Rangierfahrten bzw. der langen

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
		Standzeiten wird Kapazität für Vollzugfahrten geschaffen.
	<u>2. Keine Änderung der Zugbildung in Hamburg Hbf und Hamburg-Harburg</u> <u>Das Stärken und Schwächen von Zügen in Hamburg Hbf und Hamburg-Harburg ist nicht zulässig. Hierzu zählt auch das Beistellen bzw. Abnehmen einzelner Wagen oder Wagengruppen bei einem lokbespannten Zug oder Triebzugteile.</u> <u>Trassenanmeldungen, die das Stärken oder Schwächen in Hamburg Hbf oder Hamburg-Harburg beinhalten, werden als nicht plausibel behandelt.</u> <u>Davon ausgenommen sind Trassenanmeldungen, die das Stärken oder Schwächen in der Abstellanlage Högerdamm des Bahnhofs Hamburg Hbf ohne Beeinträchtigung der Ein- und Ausfahrzugstraßen aus Richtung Oberhafen vorsehen.</u> <u>Diese Vorgabe gilt für Trassenanmeldungen, die eine Nutzung der o.g. Infrastruktur in den Zeiten zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr</u>	Neue Nutzungsvorgabe Nr. 2: Das Stärken/Schwächen erfordert längere Standzeiten in den betroffenen Bahnhöfen und reduziert dadurch die Kapazität und Flexibilität im Knoten. Bestehende Verkehre werden aufgrund des-sen nicht ausgeschlossen. Stärken und Schwächen kann in der Start-/Zielbetriebsstelle oder geeigneten Unterwegshalten erfolgen.
2. Nachrangigkeit von halbgleisfähigen Zügen mit einer Zuglänge von mehr als 212 m Damit Hamburg Hbf seine volle Flexibilität in der halbgleisfähigen Nutzung der zur Verfügung stehenden Bahnsteigkanten erhalten kann, werden Trassenanmeldungen des SPNV, deren Zuglänge mehr als 212 m beträgt, im Konfliktfall nachrangig gegenüber Trassenanmeldungen behandelt, die diese Zuglänge einhalten. Sie ist eine präventive Maßnahme zur Erhaltung und optimalen Nutzung der vorhandenen Kapazität.	<u>3.2. Nachrangigkeit von halbgleisfähigen Zügen mit einer Zuglänge von mehr als 212 m</u> Damit Hamburg Hbf seine volle Flexibilität in der halbgleisfähigen Nutzung der zur Verfügung stehenden Bahnsteigkanten erhalten kann, werden Trassenanmeldungen des SPNV, deren Zuglänge mehr als 212 m beträgt, im Konfliktfall nachrangig gegenüber Trassenanmeldungen behandelt, die diese Zuglänge einhalten. <u>Zu gleichem Zweck werden in Hamburg Hbf endende/beginnende Züge des SPFV, deren Zuglänge mehr als 212 m beträgt, im Konfliktfall ebenfalls nachrangig gegenüber Trassenanmeldungen behandelt, die diese Zuglänge einhalten. Der Nachrang für den SPFV gilt dann nicht, wenn das Beginnen/Enden von Zügen des SPFV auf Grund von baubedingten Kapazitätseinschränkungen zwischen Hamburg Hbf und Hamburg-Altona erforderlich ist.</u>	Ergänzung der Vorrangregel (alt) Nr. 2 bzw. (neu) Nr. 3: Da sich die kapazitive Situation in Hamburg Hbf und Hamburg-Harburg weiter verschärft hat, ist es erforderlich, die Regelung auch auf den SPFV zu erweitern. Grundsätzlich sind in Hamburg Hbf folgende Bahnsteiggleise halbgleisfähig: 5/6, 7, 11/12, 13/14. Die Verkehre werden durch diese Vorgabe nicht verunmöglicht. Es bestehen mehrere alternative Möglichkeiten: - Kürzung der Wagenzüge, so dass die Zuglänge eingehalten wird - Durchbindung von Verkehren Die Ergänzung der Vorrangregel soll die Kapazitätsausnutzung und Flexibilität im Knoten sowohl in der Planung, als auch

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	Sie ist eine präventive Maßnahme zur Erhaltung und optimalen Nutzung der vorhandenen Kapazität.	der betrieblichen Durchführung erhöhen und zu einer Verbesserung der Betriebsstabilität/Pünktlichkeit beitragen. Der gesellschaftliche Nutzen der Züge mit einer Länge, die 212 m nicht überschreiten, ist größer da sie zu einer vollständigen Auslastung der Halbleistfähigkeit führen. Es werden zusätzliche Bahnsteigkapazitäten für andere Verkehre frei. Diese Vorrangregeln zulasten des SPFV gilt zudem nur für in Hamburg Hbf endende und beginnende Züge im Konfliktfall, so dass für diese Züge die Möglichkeit der Einkürzung der Zuglänge oder einen anderen Laufweg besteht.
3. Nachrangigkeit von Trassenanmeldungen mit Verkehrshalt in Hamburg Dammtor gegenüber Trassenanmeldungen, die keinen Halt in Hamburg Dammtor vorsehen [...]	34. Nachrangigkeit von Trassenanmeldungen mit Verkehrshalt in Hamburg Dammtor gegenüber Trassenanmeldungen, die keinen Halt in Hamburg Dammtor vorsehen [...]	Redaktionelle Folgeänderung
	<u>5. Umgang mit Trassenanmeldungen ohne Verkehrshalt (Kundennutzen) in Hamburg Hbf im Konfliktfall</u> <u>Bei Trassierungskonflikten auf dem ÜLS Hamburg Hbf – Rainweg wird die DB InfraGO AG bei Trassenanmeldungen ohne Verkehrshalt oder Behandlung in Hamburg Hbf oder Hamburg Dammtor prüfen, ob mit einem erweiterten Konstruktionsspielraum in Höhe von +/- 90 Minuten durch Routung über die Güterumgebungsbahn eine Lösung gefunden werden kann.</u> <u>Sofern eine Lösung gefunden werden kann, erfolgt die Trassenkonstruktion und -zuweisung ohne Zustimmung des ZB auf dem alternativen Laufweg.</u>	Nr. 5 Fahrten über den ÜLS Hamburg-Hamburg – Hamburg Hbf – Hmb. Dammtor ohne verkehrlichen Nutzen (Verkehrshalt) belasten den Knoten sowie die Verbindungsbahn und belegen Trassenkapazitäten für potenzielle Züge mit Verkehrshalt. Verkehre ohne Verkehrshalt werden nicht vollständig von der Trassennutzung ausgeschlossen, sondern über Alternativstrecken umgeroutet und können dadurch weiterhin ihren verkehrlichen Zweck erfüllen.
	<u>6. Bahnsteigwenden und Fahrtrichtungswechsel:</u>	Nr. 6 Der Einsatz eines zweiten Tf stellt die Einhaltung einer kurzen Wendezeit

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	Für Bahnsteigwenden und Fahrtrichtungswechsel mit einer Haltezeit ≤ 8 Minuten ist der Einsatz eines zweiten Triebfahrzeugführers (Tf) verpflichtend.	≤ 8 Minuten und die damit verbundene planmäßige Abfahrt sicher. Bei kurzen Wendezeiten stellt die Wegezeit von einem zum anderen Führerstand eine wesentliche Komponente der Wendezeit dar. Mit der Nutzungsvorgabe entfällt die Wegezeit bei den Wendezeiten, womit im Verspätungsfall die Wendezeit reduziert werden kann. Es wird vermieden, dass der anbringende Tf über den – teils sehr vollen Bahnsteig – zum anderen Zugende laufen muss. Die Maßnahme trägt zu einer Pünktlichkeitsverbesserung im Knoten bei.
4. Empfehlungen an die EVU Die DB InfraGO AG empfiehlt, dass EVU/ZB frühzeitig von der Möglichkeit einer Trassenberatung durch die DB InfraGO AG Gebrauch machen.	4.7. Empfehlungen an die EVU Die DB InfraGO AG empfiehlt, dass EVU/ZB frühzeitig von der Möglichkeit einer Trassenberatung durch die DB InfraGO AG Gebrauch machen.	Redaktionelle Folgeänderung
Nutzungsvorgaben zu den überlastet erklärten Strecken 2650 Gelsenkirchen Hbf – Wanne-Eickel Hbf und 2200 Wanne-Eickel Hbf – Münster (Westf) Hbf		
	1. Strecke 2200: Vorrang für beginnende/endende Züge des SGV mit Werksbedienung in Sythen Bbf Im Konfliktfall haben in Sythen Bbf beginnende / endende Züge des Schienengüterverkehrs (SGV) (außer Triebfahrzeugfahrten) zum Zweck der Werksbedienung Quarzsandwerke auf der Strecke Wanne-Eickel – Sythen Vorrang vor anderen Zügen. Ob ein Güterzug das Quarzwerk bedient, ist entweder durch den ZB bei der Trassenanmeldung im Feld zum Freitext anzugeben oder diese Angabe ist der DB InfraGO AG im Rahmen eines Koordinierungsverfahrens mitzuteilen Dieser Vorrang gilt an Mo – Fr (außer Feiertagen in Nordrhein-Westfalen) in der Zeit von 06:00 bis 22:00 Uhr.	Neuaufstellung eines Vorrangkriteriums Zweck des Vorrangkriteriums: – Ermöglichung der stabilen systematischen Werksbedienung der Quarzwerke Mechanismus: – Im Konfliktfall Vorrang für Züge mit Werksbedienung vor anderen Zügen Gesellschaftlicher Nutzen: – Bei den Quarzwerken handelt es sich um eine überregional bedeutende Produktionsstätte von Quarzsand als Rohstoff für die chemische, Automobil-, Gießerei- und

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
		Baustoffindustrie; die Produkte werden regelmäßig in mehrere Bundesländer geliefert und können als versorgungsrelevante Bedienung eingestuft werden – Die Verladeanlage im Werk arbeitet im kontinuierlichen Betrieb mindestens an 5 Tagen im 24-h-Betrieb. – Geringfügige Trassenanpassungen der Bedienung im Rahmen des Konstruktionsspielraums sind möglich. Verschiebungen der Bedienung darüber hinaus würde eine grundsätzliche Anpassung der überregionalen Logistikkette mit einer verschachtelten Bedienung durch mehrere EVU erfordern. – Durch sehr dichten Durchgangsverkehr besteht in einigen Fällen im Konstruktionsspielraum der Güterverkehre von +/- 30 Minuten kein ausreichendes Zeitfenster im Zulauf auf Sythen bzw. im Auskreuzen in den Bahnhof Sythen, um Bedienfahrten konfliktfrei einzuplanen – Der gesellschaftliche Nutzen der kontinuierlichen, überregionalen und versorgungsrelevanten Logistikkette mit 8 Zügen für hochwertige Industrierohstoffe (u. a. Basis für den Guss von Motorblöcken und Brems Scheiben für die Kraftfahrzeugindustrie) überwiegt in diesem Fall evtl. Verschiebungen von anderen Verkehren bis voraussichtlich 3 Minuten bzw. - falls keine Lösung über die Konstruktionsspielräume herbeigeführt werden kann - den Entfall eines Unterwegshaltes eines einzelnen Zuges im Schienenpersonennahverkehr (eine weiterhin stündliche

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
		Bedienung des Haltes ist gewährleistet). – Ein Puffern der verladenen Produkte bzw. der Leerwagen in Sythen Bbf ist auf Grund der eingeschränkten Infrastruktur im Bahnhof nicht möglich. – Mildere Mittel wie eine Bedienung der Quarzsandwerke ausschließlich in den Nachtstunden nicht möglich, da nachts bereits Ganzzüge abgefertigt werden und die Kapazität des Bahnhofs in Anspruch nehmen – Eine Verlagerung der Transporte auf Lastkraftwagen ist auf Grund der hohen jährlichen Tonnage von mehreren 100.000 t und der langen Lieferwege nicht möglich – Weitere Alternativen wie bessere Fahrdynamik der Güterzüge wurden geprüft und verbessern die Situation, bieten jedoch keine langfristige Problemlösung, wenn es zu Trassenänderungen bei durchgehenden Verkehren kommt. – Durch den Vorrang der Bedienfahrten auf einem begrenzten Streckenabschnitt wird kein anderer Verkehr ausgeschlossen. Es ist mit zeitlichen Anpassungen im Bereich bis 3 Minuten bei anderen Zügen zu rechnen. Im Schienenpersonennahverkehr kann zur Kompensation dieses Fahrzeitverlustes ein Haltausfall erforderlich werden. Hinweise: Aktuell vier beginnende und vier endende Güterzüge in Sythen, die das Werk bedienen. Es wird erwartet, dass es im Mittel 1 Trassenkonflikt pro Tag

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
		gibt, bei dem die Vorrangregel zur Anwendung kommt.
	<u>2. Vorgaben für Güterzüge mit bestimmten fahrdynamischen Eigenschaften</u> <u>Für Güterzüge mit Ziel in Sythen Bbf, die aus Richtung Marl-Sinsen kommen, gilt: Bestellungen im Netzfahrplan im Schienengüterverkehr müssen eine Maximalfahrzeit von 15,2 Minuten zwischen Marl-Sinsen und Sythen Bbf einhalten.</u> <u>Diese Regel gilt Montags-Freitags (außer an Feiertagen in NRW) von 06:00 bis 22:00 Uhr.</u> <u>Diese Vorgabe erfüllen Güterzüge mit den Baureihen 80 2249-1 (15 kV-Modus) und 80 6186-1, Wagenzugmasse jeweils 800 t, 80 km/h, 42 Bremschundertstel. Ob andere Zugkonfigurationen den geforderten fahrdynamischen Eigenschaften genügen, ermittelt die DB InfraGO AG kostenfrei auf Anfrage.</u>	Ergänzend zur Vorrangregel (Punkt 1, siehe oben) ist eine Vorgabe einer Mindestfahrzeit für in Sythen Bbf endende Güterzüge erforderlich. Diese Vorgabe trägt zur optimierten Nutzung der Kapazität bei, indem der Zeitbedarf für eine Güterzugtrasse zum Bahnhof Sythen Bbf reduziert wird und sich ein solcher Zug leichter in das Trassengefüge einbinden lässt. Dadurch sinkt das Konfliktpotenzial in der Netzfahrplanerstellung und damit ggf. Eingriffe in andere Verkehrskonzepte auf Grund der Vorrangregel Nr. 1. Die Vorgabe ist angemessen, da eine Umstellung auf eine entsprechende Traktion bereits beabsichtigt ist und verhindert ein bewusstes Ausnutzen der Vorrangregel (Nr. 1) zu Lasten anderer Verkehre. In der Nacht bleibt eine Zufahrt nach Sythen Bbf auch mit schlechteren fahrdynamischen Eigenschaften möglich. Diese Vorgabe wurde nach der Marktkonsultation zur Stufe 2028 der verbindlichen Pufferzeit in der Fahrplankonstruktion vom 08.06.2026 auf Grund von Rückmeldungen von Zugangsberechtigten aufgenommen.
Nutzungsvorgaben für die überlastet erklärte Strecke 6100 Berlin-Spandau – Nauen		
1. Nutzungsvorgaben	1. Nutzungsvorgaben	Der Bahnhof Spandau stellt mit seiner verfügbaren Bahnsteigkapazität und den relationsweise notwendigen höhen- gleichen Kreuzungen einen

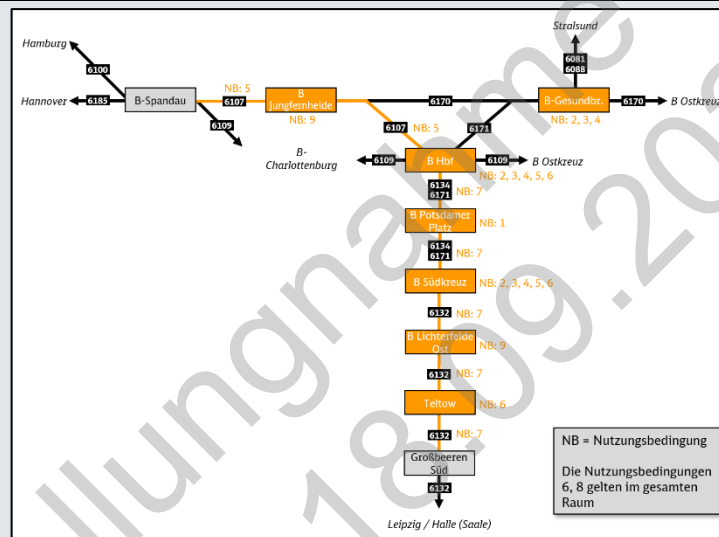
INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
Für die überlastet erklärte Strecke 6100 Berlin-Spandau – Nauen gelten folgende Nutzungsvorgaben: ■ Im Zeitraum zwischen 05:00 Uhr und 20:00 Uhr dürfen im Bahnhof Berlin-Spandau keine Züge des Personenverkehrs wenden. Ausnahmsweise bleibt das Wenden am Bahnsteig zugelassen, wenn der planmäßige Aufenthalt am Bahnsteig ■ nicht länger als 6 Minuten und ■ der Kapazitätsverbrauch geringer als bei Abstellfahrten ist. ■ Im Zeitraum zwischen 05:00 Uhr und 20:00 Uhr sind im Bahnhof Berlin-Spandau als planmäßige Standzeit am Bahnsteig maximal 6 Minuten zulässig.	Für die überlastet erklärte Strecke 6100 Berlin-Spandau – Nauen gelten folgende Nutzungsvorgaben: ■ Im Zeitraum zwischen 05:00 Uhr und 23:00 Uhr dürfen im Bahnhof Berlin-Spandau keine Züge des Personenverkehrs wenden. Ausnahmsweise bleibt das Wenden am Bahnsteig zugelassen, wenn der planmäßige Aufenthalt am Bahnsteig ■ nicht länger als 6 Minuten und ■ der Kapazitätsverbrauch geringer als bei Abstellfahrten ist. ■ Im Zeitraum zwischen 05:00 Uhr und 20:00 Uhr sind im Bahnhof Berlin-Spandau als planmäßige Standzeit am Bahnsteig maximal 6 Minuten zulässig. ■ <u>Im Zeitraum zwischen 05:00 Uhr und 23:00 Uhr ist auf der als überlastet erklärten Strecke im Bahnhof Berlin-Spandau für Trassenanmeldungen des Schienenpersonenverkehrs eine maximale Haltezeit von 6 Minuten zulässig.</u> ■ <u>Die Haltezeit bezieht sich auch auf beginnende/ endende Trassen sowie durchgebundene Verkehre (zwei Zugnummern).</u> <u>2. Regelung zu Verkehrshalten in Berlin-Spandau</u> <u>Bei Trassierungskonflikten wird die DB InfraGO AG bei Trassenanmeldungen im Schienenpersonenfernverkehr mit Verkehrshalt in Berlin-Spandau prüfen, ob durch Verzicht auf diesen Verkehrshalt eine Lösung gefunden werden kann. Sofern eine Lösung gefunden werden kann, erstellt die DB InfraGO AG ohne Zustimmung des EVU/ZB ein Trassenangebot ohne den jeweiligen Verkehrshalt. Der ZB wird bei Inanspruchnahme über das Bestellportal informiert.</u>	eigenständigen Engpass im Gesamtgefüge der ÜLS im Knoten Berlin dar. Es galten daher bereits Regelungen zu wendenden Zügen. Neuaufnahme zur maximalen Haltezeit zur weiteren Schonung des ÜLS infolge gestiegener Zugzahlen. Es erfolgt eine zeitliche und inhaltliche Harmonisierung zu den Nutzungsvorgaben von Berlin Hbf (tief). Es handelt sich um eine präventive Maßnahme, die bisherigen Verkehre erfüllen alle diese Voraussetzung und sind daher nicht davon betroffen. Ziel ist es, die positive Kapazitätswirkung um 3 Stunden zu erweitern, analog zu dem bisher geltendem Zeitraum. Der Bahnhof Spandau stellt mit seiner verfügbaren Bahnsteigkapazität und den relationsweise notwendigen höhen-gleichen Kreuzungen einen eigenständigen Engpass im Gesamtgefüge der ÜLS im Knoten Berlin dar. Es galten daher bereits Regelungen zu wendenden Zügen. Neuaufnahme der Regelung zum Verzicht von Verkehrshalten des SPFV bei Trassierungskonflikten zur Schonung des ÜLS infolge gestiegener Zugzahlen. Für Kunden des SPFV mit Ziel Spandau

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
		besteht eine Vielzahl von Umsteigeverbindungen über Berlin Hbf. Der SPNV wird aufgrund der Erschließungs- und Verknüpfungsfunktion des Bezirkes Spandau und Umstiegen zur U-Bahn und Bussen von dieser Regelung ausgenommen. Der SPNV erfüllt durch die Umstiege zu Bus und U-Bahn auch innerstädtische/Pendler-Funktionen, wo ein Auslassen des Verkehrshalts nicht zumutbar bzw. keine echte Alternative bietet. Für Fahrten in Verbindung mit dem SPNV verlängert sich die Reisezeit bei einem Umstieg in Berlin Hbf und anschließender Fahrt nach Spandau in einem deutlich geringeren Anteil als bei üblichen Fahrten im SPNV.
Nutzungsvorgaben für die überlastet erklärten Strecken 6107 Berlin Hbf (tief) – Berlin-Spandau Ost, 6132 Berlin Südkreuz – Großbeeren Süd, 6134 Berlin Hbf (tief) – Berlin Südkreuz, 6170 Berlin-Wedding Abzw. – Berlin-Gesundbrunnen, 6171 Berlin-Wedding Abzw. – Berlin Südkreuz		
	<u>1. Definition überlasteter Schienenwege ÜLS</u> <u>Folgende Abschnitte sind als überlastet erklärt worden:</u> ■ <u>Berlin Hbf (tief) – Berlin-Spandau Ost (Strecke 6107)</u> ■ <u>Berlin Südkreuz – Großbeeren Süd (Strecke 6132)</u> ■ <u>Berlin Hbf (tief) – Berlin Südkreuz (Strecke 6134)</u> ■ <u>Berlin-Wedding Abzw. – Berlin-Gesundbrunnen (Strecke 6170)</u> ■ <u>Berlin-Wedding Abzw. – Berlin Südkreuz (Strecke 6171)</u>	
	<u>2. Nutzungsvorgaben</u> <u>Die für die ÜLS-Abschnitte formulierten Nutzungsbedingungen lassen sich wie folgt verorten.</u>	Auf hochbelasteten soll eine Zugzahlenvorgabe je Verkehrsart gelten. Sie soll

INB 2027

INB 2028

Anmerkungen



Nutzungsbedingung 1: Vorgabe von Kapazitäten je Verkehrsart

Nutzungsbedingung 2: Kein Lokumlauf auf Betriebsstellen des ÜLS

Nutzungsbedingung 3: Keine Änderung der Zugbildung (Stärken / Schwächen) auf Betriebsstellen des ÜLS

Nutzungsbedingung 4: Verzicht auf lange Haltezeiten

Nutzungsbedingung 5: Alternative Laufwege

Nutzungsbedingung 6: Nachrangigkeit von Verkehren

Nutzungsbedingung 7: Nutzungsvorgabe Fahrzeugeinsatz

Nutzungsbedingung 8: Nutzungsvorgabe Verzicht auf Durchgangsverkehr

Nutzungsbedingung 9: Regelung zu Verkehrshalten in Berlin Jungfernheide und Berlin Lichterfelde Ost

2.1 Nutzungsbedingung 1: Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart

An der zentralen hochbelasteten Strecke im Knoten Berlin steht jeder Verkehrsart eine maximal definierte Anzahl an Kapazitäten montags bis sonntags zur Verfügung.

den Tageszeitraum (6:00 Uhr bis 22:00 Uhr) an den Wochentagen Montag bis Freitag umfassen. In einem ersten Schritt wird eine Grundkapazität je Stunde für jede Verkehrsart vorgegeben, deren Ausgangsbasis das mittelfristige Konzept für eine optimierte Kapazitätsnutzung (mKoK) 2028 ist. Das mKoK ermöglicht eine marktgerechte und transparente Sicherstellung der begrenzt zur Verfügung stehenden Kapazitäten für jede Verkehrsart. Sie sind in mehreren Netzgrafiken im Bereich Kapazitätsplanung und -zuweisung der Zukunft (KaZu Novum) auf der Website der DB InfraGO AG veröffentlicht. Im Rahmen der Nutzungsbedingung 1 erfolgen – abweichend zum mKoK – explizit keine fahrplanscharfen Trassenvorgaben.

Das mKoK basiert auf den mehrjährig stabil gefahrenen Zugzahlen des Status Quo jeder Verkehrsart (Sockelangebot) sowie den von den Zugangsberechtigten gemeldeten Mehrbedarfen und berücksichtigt mögliche kapazitive Erweiterungen der Infrastruktur mit Bezug zum Deutschlandtakt. Zum mKoK fanden mehrere Kundenveranstaltungen mit Feedbackmöglichkeiten seitens des Marktes statt. Somit konnten gegenüber dem Sockelangebot auch Mehrungswünsche der Marktteilnehmenden geprüft werden, die unter Beachtung des größten Wachstumsdeltas der einzelnen Verkehrsarten in Richtung Zielfahrplan Deutschlandtakt auch abschnittsweise realisiert werden konnten. Das Sockelangebot je Verkehrsart ist aus dem 90 Prozent Perzentil der jeweiligen Verkehrsart gebildet worden. Grundlage

INB 2027

INB 2028

Anmerkungen

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf den

Strecken 6134 und 6171 mit dem Abschnitt ¹

■ Berlin Hbf (tief) (BL) – Berlin Südkreuz (BPAF)

6134/6171	N-S-Richtung			S-N-Richtung		
	BL - BPAF			BPAF - BL		
	FV	NV	GV	FV	NV	GV
Abschnitte						
Verkehrsart						
Grundtakt	5,5	10,5	0	5,5	10,5	0
6 - 7 Uhr	5	11	0	6	10	0
7 - 8 Uhr	6	10	0	5	11	0
8 - 9 Uhr	5	11	0	6	10	0
9 - 10 Uhr	6	10	0	5	11	0
10 - 11 Uhr	5	11	0	6	10	0
11 - 12 Uhr	6	10	0	5	11	0
12 - 13 Uhr	5	11	0	6	10	0
13 - 14 Uhr	6	10	0	5	11	0
14 - 15 Uhr	5	11	0	6	10	0
15 - 16 Uhr	6	10	0	5	11	0
16 - 17 Uhr	5	11	0	6	10	0
17 - 18 Uhr	6	10	0	5	11	0
18 - 19 Uhr	5	11	0	6	10	0
19 - 20 Uhr	6	10	0	5	11	0
20 - 21 Uhr	5	11	0	6	10	0
21 - 22 Uhr	6	10	0	5	11	0

¹ Die Anzahl der Kapazitäten richtet sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Berlin Potsdamer Platz.

waren die Verkehrstage Dienstag bis Donnerstag der Jahre 2021 bis 2023 im Tageszeitraum 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr. An 90 Prozent der genannten Referenztage sind gleich viele oder weniger Züge einer Verkehrsart verkehrt und an nur 10 Prozent der Tage mehr. Im Endergebnis macht das mKoK transparent, welche Zugmenge mit qualitativ hochwertigen und verkehrlich attraktiven Kapazitäten insbesondere für langlaufende Verkehre auf den jeweiligen Strecken möglich ist. Dabei ist eine ausgewogene, mindestens die heutigen systematisch gefahrenen Mengen berücksichtigende Kapazitätsverteilung auf die einzelnen Verkehrsarten inkludiert. Die im mKoK abgebildeten Mengen sind überregional koordiniert, d. h. nicht nur lokal mögliche, sondern im Langlauf fahrbare, hochwertige Kapazitäten.

Zugmengen, insbesondere des langlaufenden Verkehrs, oberhalb der im mKoK 2028 abgebildeten Verkehre führen entweder zu verlängerten Beförderungszeiten, verdrängen Verkehrsbedarfe anderer Verkehrsarten bzw. verschärfen eine bereits vorhandene, mangelhafte Betriebsqualität.

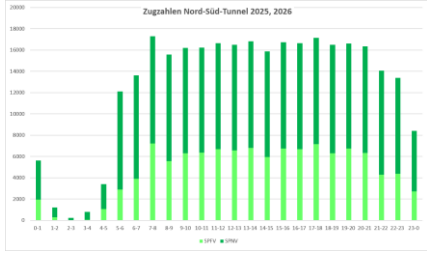
Die Begrenzung der Zugzahlen auf dem zentralen Engpassabschnitt des ÜLS soll eine weitere Zunahme der Zugzahlen und den damit absehbaren negativen Auswirkungen auf die verkehrliche Attraktivität sowie insbesondere die Betriebsqualität verhindern.

Der Netzzusammenhang und die nachgefragten Verkehrsströme werden in der Ausgangsbasis mKoK 2028 durch die vorkonstruierten Trassen, die den

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
		Zugzahlen der Vorgabe zugrunde liegen, für alle Verkehrsarten berücksichtigt, wodurch eine optimierte Kapazitätsnutzung erreicht werden kann. Eine ausreichende Verkehrsmenge für jede Verkehrsart ist als Grundangebot durch das mKoK gegeben. Je Streckenquerschnitt und Verkehrsart ist eine Mindestkapazität von 2 Zügen je Stunde und Richtung im SPV vorgesehen, wenn die Strecken große Agglomerationsräume anbinden. Die Qualitätssicherung erfolgt über eine Pufferzeit von einer Minute zwischen den Sperrzeitentrepfen, die bei der Erstellung des mKoK berücksichtigt wurde. Somit besteht eine ausreichende Balance zwischen möglichst hoher Zugzahl und notwendiger Qualitätsvorsorge. Die Zugzahlenvorgabe erzielt Transparenz und Planungssicherheit über die zulässige verfügbare Kapazität für jede Verkehrsart. Die Konzentration der Zugzahlenvorgabe auf den Tageszeitraum (6:00 Uhr bis 22:00 Uhr) ist der Tatsache geschuldet, dass in diesen Zeiten die Ausprägung des Mischverkehrs und die Trassennachfrage am größten ist. In der Zugzahlenvorgabe sind die veröffentlichten Taktangebote des mKoK 2028 berücksichtigt. Sie stellen die Absicherung des systematisierten, kapazitätsoptimierten Bedarfs aller Verkehrsarten sicher. Die Zugzahlen des mKoK (Zweistundenfenster) sind auf den Zeitraum 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr angewendet worden. Im Rahmen der Möglichkeiten zur Stellungnahme sind die Zugangsberechtigten aufgefordert, Stunden mit konkreter

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
		Angabe von Mehrbedarfen als auch solche mit konkreter Angabe von Minderbedarfen gegenüber der Zugzahlenvorgabe mitzuteilen. Hieraus wird unter Wahrung der Zielstellung der Nutzungsbedingung (Verbesserung Betriebsqualität) geprüft, ob eine Anpassung der Zugzahlenvorgabe möglichst nah an der Trassennachfrage je Verkehrsart vorgenommen werden kann. Bei der Prüfung und möglichen Anpassung werden Aspekte des gesellschaftlichen Nutzens berücksichtigt. Die stündlichen Kapazitäten belaufen sich auf 10,5 im SPNV und 5,5 im SPFV. Die Kapazitäten der beiden im Nord-Süd-Tunnel verlaufenden Strecke sind zusammengefasst worden, da dort verkehrende Züge z.T. ähnliche Ziele anfahren bzw. in den angrenzenden Bahnhöfen ein Wechsel zwischen den Strecken möglich ist. 10,5 stündliche SPNV-Kapazitäten berücksichtigen die Bedeutung der Durchmesserrelationen in Berlin im SPNV. Sie bedeuten eine Anbindung wichtiger und großer Städte im Umland und benachbarter Bundesländer (z.B. Stendal, Wittenberge, Rostock, Stralsund, Jüterbog, Lutherstadt Wittenberg). Die Relationen verlaufen durch ein Einzugsgebiet mit mehreren 100.000 Einwohnern. Auch der Flughafen BER kann mit den SPNV-Kapazitäten angebunden werden, um eine schnelle Verbindung von und zur Innenstadt herzustellen. Den 5,5 SPFV-Kapazitäten je Stunde liegt das nationale Verkehrsbedürfnis zur Verbindung Berlins mit weiteren Großstädten in Deutschland zu Grunde.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
		Über die Strecken verkehren Züge in Richtung Hamburg, Hannover, Frankfurt, Prag und München unter anderem mit Anbindung der Städte Halle/Leipzig, Dresden und Nürnberg. Entlang der Relationen besteht ein Einzugsgebiet mehrerer Millionen Einwohnenden. Die berücksichtigten SPFV-Kapazitäten sichern die Erreichbarkeit dieser Städte aus Richtung Berlin.
1. Regelung zu Verkehrshalten in Berlin Jungfernheide und Berlin-Lichterfelde Ost Bei Trassierungskonflikten wird die DB InfraGO AG bei Trassenanmeldungen mit Verkehrshalt in Berlin Jungfernheide oder Berlin-Lichterfelde Ost prüfen, ob durch Verzicht auf diesen Verkehrshalt eine Lösung gefunden werden kann. Sie ist eine präventive Maßnahme zur Erhaltung und optimalen Nutzung der vorhandenen Kapazität.	1. Regelung zu Verkehrshalten in Berlin Jungfernheide und Berlin-Lichterfelde Ost Bei Trassierungskonflikten wird die DB InfraGO AG bei Trassenanmeldungen mit Verkehrshalt in Berlin Jungfernheide oder Berlin-Lichterfelde Ost prüfen, ob durch Verzicht auf diesen Verkehrshalt eine Lösung gefunden werden kann. Sie ist eine präventive Maßnahme zur Erhaltung und optimalen Nutzung der vorhandenen Kapazität.	Verschiebung und Änderung (siehe Punkt 2.9)
2. Nutzungsvorgabe Kein Lokumlauf auf Betriebsstellen des ÜLS Im Zeitraum zwischen 05:00 Uhr und 23:00 Uhr ist ein Wenden oder Richtungswechsel mit Lokumlauf auf den Betriebsstellen Berlin Hbf (tief), Berlin Südkreuz und Berlin Gesundbrunnen nicht zulässig. Alternativ ist ein Lokumlauf auf Bahnhöfen im Umfeld einzuplanen, z. B. B-Ruhleben Gbf, Berlin Lichtenberg oder Schleifenfahrt über Innen-/Außenring oder der Einsatz wendefähiger Züge.	2.2 Nutzungsvorgabe: Kein Lokumlauf auf Betriebsstellen des ÜLS Im Zeitraum zwischen 05:00 Uhr und 23:00 Uhr ist ein Wenden oder Richtungswechsel mit Lokumlauf auf den Betriebsstellen Berlin Hbf (tief), Berlin Südkreuz und Berlin Gesundbrunnen nicht zulässig. <u>Alternativ ist ein Lokumlauf in geeigneten Betriebsstellen außerhalb des ÜLS in Abstimmung mit der DB InfraGO AG, oder eine Schleifenfahrt über Innen-/Außenring einzuplanen. Eine weitere Alternative ist der Einsatz wendefähiger Züge.</u> Alternativ ist ein Lokumlauf auf Bahnhöfen im Umfeld einzuplanen, z. B. B-Ruhleben Gbf, Berlin Lichtenberg oder Schleifenfahrt über Innen-/Außenring oder der Einsatz wendefähiger Züge.	Redaktionelle Folgeänderung
3. Nutzungsvorgabe Keine Änderung der Zugbildung (Stärken/Schwächen) auf Betriebsstellen des ÜLS Im Zeitraum zwischen 05:00 Uhr und 09:00 Uhr sowie zwischen 15:00 Uhr und 20:00 Uhr ist Stärken/Schwächen von Zügen auf den	3.2.3 Nutzungsvorgabe: Keine Änderung der Zugbildung (Stärken/Schwächen) auf Betriebsstellen des ÜLS Im Zeitraum zwischen 05:00 Uhr und 09:00 Uhr <u>23:00 Uhr</u> ist Stärken/Schwächen von Zügen auf	Redaktionelle Folgeänderung Vereinheitlichung des Zeitraums mit anderen Nutzungsvorgaben.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
Betriebsstellen Berlin Hbf (tief), Berlin Südkreuz und Berlin Gesundbrunnen grundsätzlich nicht zulässig. Flügeln und Vereinigen von Zugteilen ist weiterhin zulässig, wenn der Ziel- bzw. der Startbahnhof beider Zugteile sich außerhalb von Berlin befinden und keine der beiden Fahrten dem Zweck der Abstellung dient.	den Betriebsstellen Berlin Hbf (tief), Berlin Südkreuz und Berlin Gesundbrunnen grundsätzlich nicht zulässig. Flügeln und Vereinigen von Zugteilen ist weiterhin zulässig, wenn der Ziel- bzw. der Startbahnhof beider Zugteile sich außerhalb von Berlin befinden und keine der beiden Fahrten dem Zweck der Abstellung dient.	Weiterentwicklung der bereits bestehenden Nutzungsvorgabe mit dem Ziel der zeitlichen Ausweitung der Gültigkeit Hintergrund ist die Harmonisierung mit den anderen Regelungen (einheitliche Gültigkeit 05:00-23:00) und die Tatsache, dass es im Knoten Berlin keine klassischen HVZ-Spitzen gibt, sondern ein recht homogenes Betriebsprogramm über den Tag. Das Verbot des Stärkens/Schwächens sollte daher ganztägig gelten, da auch in den Mittagsstunden gleiche Voraussetzungen vorliegen. 
4. Nutzungsvorgabe Verzicht auf lange Haltezeiten Im Zeitraum zwischen 05:00 Uhr und 23:00 Uhr ist auf den als überlastet erklärten Strecken in den Betriebsstellen Berlin Hbf (tief), Berlin Südkreuz und Berlin Gesundbrunnen für Trassenanmeldungen des Schienenpersonenverkehrs eine maximale Haltezeit von 10 Minuten vorgegeben. Trassenanmeldungen, die diese Vorgaben nicht erfüllen, werden als unplausibel im Sinne der Ziffer 4.2.1.1 INB behandelt. Im Rahmen der Konstruktion kann von der maximalen Haltezeit abgewichen werden, sollte dies erforderlich sein.	4.2.4 Nutzungsbedingung 4vorgabe: Verzicht auf lange Haltezeiten Im Zeitraum zwischen 05:00 Uhr und 23:00 Uhr ist auf den als überlastet erklärten Strecken in den Betriebsstellen Berlin Hbf (tief), Berlin Südkreuz und Berlin Gesundbrunnen für Trassenanmeldungen des Schienenpersonenverkehrs eine maximale Haltezeit von 10 Minuten vorgegeben. <u>Die Haltezeit bezieht sich auch auf beginnende/ endende Trassen, durchgebundene Verkehre (zwei Zugnummern) sowie auf Bahnsteigwenden.</u> Trassenanmeldungen, die diese Vorgaben nicht erfüllen, werden als unplausibel im Sinne der Ziffer 4.2.1.1 INB behandelt. Im Rahmen der Konstruktion kann von der maximalen Haltezeit abgewichen werden, sollte dies erforderlich sein.	Redaktionelle Folgeänderung Schärfung der Formulierung der Haltezeiten auf Nachfrage von EVU/ZB in der Netzfahrplanerstellungsphase 2027 sowie der vorbereitenden Fahrlagenberatung. Eine inhaltliche Änderung ist mit der geplanten Anpassung nicht beabsichtigt.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	<u>2.5. Nutzungsbedingung 5: Alternative Laufwege</u> <u>Können konkurrierende Trassenanmeldungen, die über den Laufweg B-Spandau bestellt sind und in Berlin Hbf (tief) oder Berlin Südkreuz verkehrlich beginnen oder enden, und auf dem für überlastet erklärten Schienenweg wegen eines Nutzungskonfliktes nicht konfliktfrei umgesetzt werden, ver-sucht die DB InfraGO AG Trassen des Schienenpersonenfernverkehrs über den alternativen Laufweg zu trassieren:</u> ■ <u>Berlin-Charlottenburg - Berlin Hbf - Berlin Ostbahnhof</u> <u>Ist eine Trassierung über den alternativen Laufweg konstruktiv umsetzbar, erhält das EVU/der ZB ein von der Trassenanmeldung abweichendes Angebot, wenn hierdurch die Anzahl der Verkehrshalte in Berlin nicht reduziert werden muss, der Verkehrshalt Berlin Hbf bestehen bleibt, und die bestellte Zugcharakteristik der Durchführung auf dem alternativen Laufweg nicht entgegensteht. Einer Zustimmung des EVU/ZB zum abweichenden Angebot bedarf es nicht.</u>	Dem Infrastrukturbetreiber soll zur kapazitätsschonenden Nutzung der Anlagen die Möglichkeit eingeräumt werden, Züge über die Stadtbahn als alternative Hauptader im Knoten Berlin zu routen. Hierbei soll auf die Belange der Zugangsberechtigten durch Wahrung des Verkehrshalts Berlin Hbf als zentraler Umsteigepunkt und Beibehaltung der Anzahl an Verkehrshalten geachtet werden. Die Regelung ist angemessen, da eine ausreichende Bedienung der Berliner Fernbahnhöfe weiterhin gegeben ist, nur geringfügige Reisezeitverlängerungen zu erwarten sind und gleichzeitig die Kapazität im Nord-Süd-Tunnel für diejenigen Verkehre gegeben ist, die auf Grund einer Weiterführung oder Herkunft aus Richtung Anhalter oder Dresdner Bahn auf die Nutzung der Nord-Süd-Verbindung angewiesen sind. Es erfolgt kein Ausschluss von Verkehren. Von dieser Regelung ist der SPV betroffen. Auf die Relation Spandau - Berlin Hbf bezogen: via Tunnel (gewünschter Laufweg): etwas unter 10 min via Stadtbahn (alternativer Laufweg): etwas über 10 min (Differenz bei etwa 4 min) Gesamthaft ergibt sich für ZB/EVU inkl. Leerfahrt zur Abstellung oder Behandlung sogar eher eine Verringerung von Laufweg und Fahrzeit, da die Stadtbahn besser an Serviceeinrichtungen angebunden ist.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	<u>2.6 Nutzungsbedingung 6: Nachrangigkeit von bestimmten Verkehren</u> <u>Folgende Trassenanmeldungen im Zeitraum 05:00-23:00 Uhr werden im Konfliktfall als nachrangig behandelt:</u> ■ <u>Trassenanmeldungen, die in den Betriebsstellen Berlin Hbf (tief) und Berlin Südkreuz einen Fahrtrichtungswechsel am Bahnsteig vornehmen, dies umfasst auch Verknüpfungen von zwei Trassenanmeldungen unterschiedlicher Fahrtrichtung sowie Fahrtrichtungswechsel bei verkehrlich beginnenden oder endenden Zügen.</u> ■ <u>Trassenanmeldungen, die Teltow Zugwenden oder Lokpersonalwechsel beinhalten</u> ■ <u>Leerfahrten und Tzf-Fahrten</u>	Trassenanmeldungen mit hohem Kapazitätsverbrauch (Fahrtrichtungswechsel) oder vermeidbarem Kapazitätsverbrauch (Leer- und Tzf-Fahrten) im Nord-Süd-System müssen über eine Nachrangigkeit auf andere Strecken (Stadtbahn, Berlin-Gesundbrunnen) gelenkt werden können. Der Nord-Süd-Tunnel sollte Verkehren vorbehalten sein, die auch südlich Berlin Südkreuz eine verkehrliche Funktion erfüllen und daher auf die Nutzung des Nord-Süd-Verbindung angewiesen sind im Gegensatz zu endenden Zügen, die auch eine Möglichkeit der Trassierung über die Stadtbahn haben. Zusammen mit Regelung 5 werden nur die Züge adressiert, die in Hbf oder Südkreuz verkehrlich enden. Diese können genauso gut über die Stadtbahn verkehren, da die Züge im Knoten Berlin ihren verkehrlichen Endpunkt haben. Hier geht es aber innerhalb dieser Züge noch mal besonders um die, die einen Fahrtrichtungswechsel in Berlin Hbf oder Südkreuz machen würden, da diese einen höheren Kapazitätsverbrauch haben. Der Nachrang von Leerfahrten und Tzf-Fahrten gegenüber Lastfahrten ergibt sich aus dem gesellschaftlichen Nutzen der Personen befördernden Züge.
	<u>2.7 Nutzungsbedingung 7: Fahrzeugeinsatz</u> <u>Trassenanmeldungen im ÜLS-Abschnitt Berlin Hbf – Berlin Südkreuz – Großbeeren Süd mit einer Zugkonfiguration und angemeldeter Geschwindigkeit von kleiner 160 km/h im Schienenpersonenverkehr sind nicht zulässig.</u>	Bessere Kapazitätsausnutzung im Zulauf auf den ÜLS im Bereich Berlin Hbf – Südkreuz durch Ausnutzung des VzG bzw. der üblicherweise vorliegenden Vmax im SPV. Zudem Stabilisierung der Zulaufpünktlichkeit auf den ÜLS und damit Erhöhung der nutzbaren Kapazität. Ausnahme von Sonderzügen bzw. Zügen mit einer geringen Anzahl an

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	Nostalgie- und Charterverkehre sowie Reisesonderzüge mit einer begrenzten Anzahl von bis zu zehn Verkehrstagen sind hiervon ausgenommen.	Verkehrstagen, um den Zugang zur Infrastruktur zu wahren. Ziel ist es, die max. zulässige Geschwindigkeit fahrplanwirksam berücksichtigen zu können, um mehr Fahrzeitzusammenhang und damit eine höhere Pünktlichkeit sowie mehr Spielraum für Konfliktlösungen zu schaffen. Über beide Hebel wird eine Kapazitätssteigerung für den Knoten erreicht. Durch entsprechende Zusammenstellung der Zugkonfiguration können diese Vorgaben von den betroffenen Verkehren erfüllt werden.
5. Nutzungsvorgabe Verzicht auf Durchgangsverkehr Auf den oben genannten Strecken sind Trassenanmeldungen im Netzfahrplan für Züge ohne Verkehrshalt oder Behandlung auf Bahnhöfen des ÜLS oder Berlin Hamburger und Lehrter Bahnhof, B-Grunewald, B-Halensee, B-Neukölln, B-Ruhleben Montag – Freitag an Werktagen zwischen 05:00 Uhr und 20:00 Uhr nicht zulässig. Ein Lokpersonalwechsel oder Lokführererholungshalt zählen nicht als Verkehrshalt bzw. Behandlung. Diese Regel gilt nicht bei baubedingter Sperrung der Strecken 6087 oder 6126 (Außenring). Als Alternativen können Laufwege über den Berliner Außenring (Strecken 6087 oder 6126) oder eine zeitliche Verschiebung des Verkehrsdienstes genutzt werden.	<u>5.2.8 Nutzungsbedingung 8: Verzicht auf Durchgangsverkehr</u> Nutzungsvorgabe Verzicht auf Durchgangsverkehr Auf den oben genannten Strecken sind Trassenanmeldungen im Netzfahrplan für Züge ohne Verkehrshalt oder Behandlung auf Bahnhöfen des ÜLS oder Berlin Hamburger und Lehrter Bahnhof, B-Grunewald, B-Halensee, B-Neukölln, B-Ruhleben Montag – Freitag an Werktagen zwischen 05:00 Uhr und 20:00 Uhr nicht zulässig. Ein Lokpersonalwechsel oder Lokführererholungshalt zählen nicht als Verkehrshalt bzw. Behandlung. Diese Regel gilt nicht bei baubedingter Sperrung der Strecken 6087 oder 6126 (Außenring). Als Alternativen können Laufwege über den Berliner Außenring (Strecken 6087 oder 6126) oder eine zeitliche Verschiebung des Verkehrsdienstes genutzt werden.	Redaktionelle Folgeänderung
	<u>2.9. Nutzungsbedingung 9: Regelung zu Verkehrshalten in Berlin Jungfernheide und Berlin-Lichterfelde Ost</u> <u>Bei Trassierungskonflikten wird die DB InfraGO AG bei Trassenanmeldungen mit Verkehrshalt in Berlin Jungfernheide oder Berlin-Lichterfelde Ost prüfen, ob durch Verzicht auf diesen Verkehrshalt eine Lösung gefunden werden kann. Sofern eine Lösung gefunden</u>	Die Kapazität im ÜLS muss möglichst schonend genutzt werden. Hierbei sind die Verkehrshalte in den Haltepunkten Berlin Jungfernheide und Berlin-Lichterfelde Ost mit besonders hohem Kapazitätsverbrauch versehen. Dem Infrastrukturbetreiber soll mehr

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	werden kann, erstellt die DB InfraGO AG ein Trassenangebot ohne den jeweiligen Verkehrshalt. Sofern eine Lösung gefunden werden kann, erstellt die DB InfraGO AG ohne Zustimmung des ZB ein Trassenangebot ohne den jeweiligen Verkehrshalt. Der ZB wird bei Inanspruchnahme über das Bestellportal informiert.	Handlungsspielraum zur kapazitäts-schonenderen Nutzung der Anlagen eingeräumt werden. Betroffen sind hier die Nahverkehre. Eine Alternative ist durch die Anbindung mit der parallelen S-Bahn in beiden Betriebsstellen gewährleistet. Das Verkehrsbedürfnis im Nahverkehr kann also über Alternativen (je nach Relation in Jungfernhöhe auch mit Umstieg von/zur U-Bahn) gewährleistet werden. Da gem. PEK besonders die Halte Jungfernhöhe und Lichterfelde Ost kapazitätsverbrauchend sind, muss es die Möglichkeit geben, den Halt aufzulassen.
	3. Anwendung der Nutzungsbedingungen im Prozessablauf Alle Trassenanmeldungen zur ersten und zweiten Netzfahrplanerstellungsphase und zum Gelegenheitsverkehr werden hinsichtlich ihrer Plausibilität geprüft. ■ Kein Lokumlauf auf Betriebsstellen des ÜLS (Nutzungsbedingung 2, siehe Abschnitt 2.2) ■ Keine Änderung der Zugbildung (Stärken/Schwächen) auf Betriebsstellen des ÜLS (Nutzungsbedingung 3, siehe Abschnitt 2.3) ■ Verzicht auf lange Haltezeiten (Nutzungsbedingung 4, siehe Abschnitt 2.4) ■ Fahrzeugeinsatz (Nutzungsbedingung 7, siehe Abschnitt 2.7) ■ Verzicht auf Durchgangsverkehr (Nutzungsbedingung 8, siehe Abschnitt 2.8) Alle Trassenanmeldungen, die diese Vorgaben nicht einhalten, werden gemäß Ziffer 4.2.1.1 bzw. 4.2.2.2 der INB als nicht plausibel behandelt.	In Ziffer 3 und den Unterziffern 3.1 bis 3.3 wird die Anwendung der einzelnen Nutzungsvorgaben, erweiterten Konstruktionsspielräumen und Vorrangkriterien im Zuweisungsprozess für die erste Netzfahrplanerstellungsphase, zweite Netzfahrplanerstellungsphase und den Gelegenheitsverkehr beschrieben. Unter Ziffer 3 werden Nutzungsvorgaben aufgeführt, deren Nichteinhaltung den Plausibilisierungsprozess auslöst.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	<u>3.1 Erste Netzfahrplanerstellungsphase</u> <u>(1) Sofern mehr Anträge auf Schienenwegkapazität im Rahmen der Netzfahrplanerstellung gestellt werden als für die betreffende Verkehrsart in den Nutzungsbedingungen 1 (siehe Abschnitt 2.1), festgelegt ist, erfolgt die Zuweisung der Schienenwegkapazität abweichend von § 52 ERegG gemäß folgendem Verfahren:</u> <u>Zuweisung von Kapazitäten innerhalb der gleichen Verkehrsart</u> <u>(2) Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume gemäß Ziffer 4.2.1.6 INB nicht zu einem Erfolg, hält die DB InfraGO AG Rücksprache mit den betroffenen ZB (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril. 402.0203 Abschnitt 6 (5)). Im Rahmen der vereinfachten Koordinierung prüft die DB InfraGO AG für die betreffenden Anmeldungen ein alternatives Angebot. Dieses kann eine Einkürzung der angemeldeten Trasse oder Nutzung eines alternativen Laufweges beinhalten.</u> <u>Gleichzeitig fragt die DB InfraGO AG bei den am Entscheidungsverfahren beteiligten ZB ab, ob diese im Falle des Unterliegens im Entscheidungsverfahren eine Teilzuweisung im Hinblick auf den zeitlich (Verkehrstage und Zeiträume) und/oder räumlich nicht streitbefangenen Teil ihrer Trassenanmeldung begehren. Der ZB wird die Abfragen innerhalb der Frist von einem Arbeitstag beantworten. Erfolgt keine oder keine fristgerechte Antwort, gilt dies als Ablehnung der vereinfachten Koordinierung bzw. als Verzicht auf die Teilzuweisung.</u> <u>Bei Trassen, die von mehreren DL-Mixen und/oder ÜLS/ZÜLS/TÜLS-Kapazitätseinschränkungen betroffen sind, die in räumlicher Nähe zueinanderstehen, und in mindestens einem dieser Abschnitte keine Zuweisung erhalten, wird eine Teilzuweisung umgesetzt, sofern dies vom ZB gewünscht wurde. Räumliche Teilzuweisungen enden dabei an der letzten geeigneten Betriebsstelle vor dem ersten Abschnitt und beginnen an der ersten geeigneten Betriebsstelle hinter dem letzten Abschnitt, wenn der ZB keine weitere Einkürzung gewünscht hat. Zwischen den einzelnen Abschnitten wird keine räumliche Teilzuweisung umgesetzt.</u> <u>Unter räumlicher Nähe' versteht die DB InfraGO AG, dass eine Teilzuweisung für den Streckenabschnitt zwischen den Abschnitten keine verkehrlich durchführbare Verkehrsleistung ergibt (gleichsam</u>	In Ziffer 3.1. wird das Zuweisungsverfahren der ersten Netzfahrplanerstellungsphase beschrieben. Es werden insbesondere – sofern vorhanden – besondere erweiterte Konstruktionsspielräume oder besondere Vorrangkriterien aufgeführt.

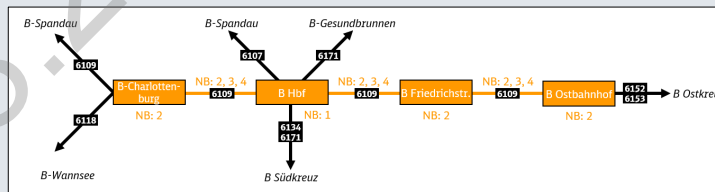
INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	<u>eines 'Inselbetriebs'); als Indiz dient hierbei ein Abstand kleiner gleich 150 km.</u> <u>Ist zur Umsetzung einer Teilzuweisung die Anmeldung einer Teiltrasse – gegebenenfalls mit einer neuen Zugnummer – notwendig, teilt die DB InfraGO AG dies dem ZB – bei beabsichtigter räumlicher Teilzuweisung unter Angabe des Abgangs- und / oder Zielbahnhofs – mit. Der ZB wird die Anmeldung dann entsprechend den Vorgaben der DB InfraGO AG innerhalb von zwei Arbeitstagen durchführen. Legt der ZB die Anmeldung nicht entsprechend den Anforderungen innerhalb der zwei Arbeitstage an, gilt dies als Verzicht auf die Abgabe eines Teilangebotes für diesen Trassenteil.</u> <u>(3) Führt die vereinfachte Koordinierung nicht zu einem Erfolg, so räumt die DB InfraGO AG den Zugtrassen innerhalb der eigenen Verkehrsart den Vorrang in der folgenden Reihenfolge ein:</u> <u>1. Nachrang bei überschrittener Stornoquote und / oder unterschrittener Annahmquote gemäß Ziffer 4.2.1.9 lit. c) - e) der INB; diese Trassenanmeldung wird im Nachrückverfahren bei der Zuweisung von Kapazitäten einer anderen Verkehrsart nicht berücksichtigt</u> <u>2. Nachrangigkeit von Verkehren (Nutzungsbedingung 6, siehe Abschnitt 2.6)</u> <u>3. Höhe des Regelentgelt gemäß Ziffer 4.2.1.10 der INB</u> <u>(4) Ist eine Entscheidung auf dieser Basis nicht möglich, so erfolgt ein Höchstpreisverfahren gemäß § 52 Abs. 8 ERegG i. V. m. Ziffer 4.2.1.11 der INB.</u> <u>Nachrückverfahren</u> <u>(5) Werden gemäß des oben beschriebenen Verfahrens Kapazitäten von Verkehrsarten nicht vollständig ausgeschöpft und übersteigt die Anzahl der Anmeldungen anderer Verkehrsarten deren zu-vor im Verkehrsartenmix festgelegte Kapazität, so prüft die DB InfraGO AG, inwiefern die nicht genutzte Kapazität für Trassenanmeldungen der bereits ausgeschöpften Kapazitätsarten genutzt werden kann. Dies ist stets dann der Fall, wenn die angemeldeten Trassen der nehmenden Verkehrsarten unter Anwendung des oben unter 3.1 aufgeführten Absatzes (2) konfliktfrei in die freien Kapazitäten der gebenden Verkehrsarten konstruiert werden können.</u>	

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	<u>(6) Sofern diese Bedingungen erfüllt wird – und die Anzahl der nachgefragten Kapazitäten der nehmenden Verkehrsarten nicht die Anzahl der noch freien Kapazitäten der gebenden Verkehrsarten überschreitet – erfolgt eine Zuweisung.</u> <u>(7) Sofern die Kapazität der gebenden Verkehrsarten nicht vollständig für alle noch zu konstruierenden Trassenanmeldungen der nehmenden Verkehrsarten ausreicht oder sie nicht konfliktfrei in die freien Kapazitäten der gebenden Verkehrsarten konstruiert werden können, erfolgt eine Zuweisung unter den Trassenanmeldungen der nehmenden Verkehrsarten nachfolgenden Kriterien:</u> <u>a. Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume gemäß Ziffer 4.2.1.6 INB nicht zu einem Erfolg werden für die vereinfachte Koordinierung (vgl. Ril 402.0203 Abschnitt 6 (5)) die Ergebnisse zum Ursprungskonflikt zugrunde gelegt.</u> <u>b. Die DB InfraGO AG räumt den Zugtrassen den Vorrang ein, welche konfliktfrei in die freien Kapazitäten der gebenden Verkehrsarten konstruiert werden können und bei weiterhin nicht ausreichender Kapazität das höchste Regelentgelt erzielen. Ist eine Entscheidung auf dieser Basis nicht möglich, so erfolgt ein Höchstpreisverfahren gemäß § 52 Abs. 8 ERegG, sofern verschiedene ZB betroffen sind. Sofern nur Trassen eines ZB betroffen sind, erfolgt bei identischem Regelentgelt kein Höchstpreisverfahren, sondern die DB InfraGO AG fordert den ZB mit einer Frist von einem Arbeitstag auf, zu bestimmen, welche Trassenanmeldung er priorisiert. Erfolgt keine Priorisierung, werden die Trassenanmeldungen abgelehnt.</u> <u>c. Sind lediglich Trassenanmeldungen eines ZB konfliktbehaftet (Eigenkonflikt), findet das Verfahren nach Ziffer 4.2.1.7.3 (1) der INB Anwendung.</u>	
	<u>3.2 Zweite Netzfahrplanerstellungphase</u> <u>Sofern Trassenanmeldungen für die zweite Netzfahrplanerstellungphase bzw. Anträge auf Änderung von Trassenverträgen der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung eingehen, erfolgt deren Zuweisung</u>	In Ziffer 3.2. wird das Zuweisungsverfahren der zweiten Netzfahrplanerstellungphase beschrieben. Es werden insbesondere – sofern vorhanden – besondere erweiterte Konstruktionsspielräume aufgeführt.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	<u>in Rahmen der zweiten Netzfahrplanerstellungphase nachfolgenden Kriterien:</u> (1) <u>Sind für eine Trassenanmeldung noch freie Kapazitäten innerhalb der Restkapazität über alle Verkehrsarten des Verkehrsartenmixes frei, so wird ihr diese Kapazität entsprechend zugewiesen.</u> (2) <u>Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume bzw. die Anwendung der Nutzungsbedingungen 2.5 bzw. 2.9 bei Trassen der zweiten Netzfahrplanerstellungphase nicht zu einem Erfolg, hält die DB InfraGO AG Rücksprache mit den betroffenen ZB (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril. 402.0203 Abschnitt 6 (5)). Die Abfrage zur Teilzuweisung und deren Umsetzung entspricht dem Vorgehen nach Abschnitt 3.1 Absatz 3.</u> (3) <u>Soweit bereits vertraglich gebundene Zugtrassen aus der ersten Netzfahrplanerstellungphase geändert werden müssten, führt die DB InfraGO AG mit den Konfliktpartnern ein vereinfachtes Koordinierungsverfahren durch, sofern eine andere Lösung als ein Trassenverzicht oder eine Einkürzung möglich ist. In diesem Fall wird der ZB, der vertraglich gebundenen Zugtrasse angefragt, ob er sich koordinieren lassen möchte. Zugleich wird ihm der Lösungsvorschlag übermittelt.</u> <u>Erfolgt die Antwort durch den betroffenen ZB nicht innerhalb von einem Arbeitstag, gilt die vereinfachte Koordinierung als abgelehnt.</u> (4) <u>Das Entscheidungsverfahren richtet sich nach Ziffer 4.2.1.17.3 der INB.</u>	
	<u>3.3 Nutzung von Restkapazitäten im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs oder für baubedingte Umleiter</u> <u>Sind nach Vergabe der in Nutzungsbedingung 1 (Abschnitt 2.1) festgelegten Kapazitäten je Verkehrsart im Rahmen der ersten Phase (Abschnitt 3.1) oder zweiten Phase (Abschnitt 3.2) der Netzfahrplanerstellung noch Kapazitäten nicht zugewiesen oder Kapazitäten wieder storniert worden, so stehen diese ebenfalls dem Gelegenheitsverkehr zur Verfügung bzw. werden für Umleitungsverkehre bei baubedingten Kapazitätseinschränkungen auf anderen Strecken verwendet.</u>	In Ziffer 3.3. wird das Zuweisungsverfahren im Gelegenheitsverkehr beschrieben.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	Die Entscheidung über die Zuweisung erfolgt nach Ziffer 4.2.2.6.1 der INB. Sofern die Kapazitäten nach Nutzungsbedingung 1 (Abschnitt 2.1) überschritten sind, erfolgt eine Trassenablehnung. Die Nutzungsbedingungen 5 und 9 finden bei der Trassenvergabe im Gelegenheitsverkehr ebenfalls Anwendung.	
6. Empfehlungen an die EVU Die DB InfraGO AG empfiehlt den EVU/ZB, frühzeitig von der Möglichkeit einer Fahrlagenberatung durch die DB InfraGO AG Gebrauch machen:	6. Empfehlungen an die EVU Die DB InfraGO AG empfiehlt den EVU/ZB, frühzeitig von der Möglichkeit einer Fahrlagenberatung durch die DB InfraGO AG Gebrauch machen:	Redaktionelle Folgeänderung

Nutzungsvorgaben für die überlastet erklärte Strecke 6109 Berlin Charlottenburg – Berlin-Ostbahnhof

	1. Definition überlasteter Schienenwege ÜLS Folgende Abschnitte sind als überlastet erklärt worden: ■ Berlin-Charlottenburg – Berlin-Ostbahnhof (Strecke 6109)	
	2. Nutzungsvorgaben Die für die ÜLS-Abschnitte formulierten Nutzungsbedingungen lassen sich wie folgt verorten.  Nutzungsbedingung 1: Vorgabe von Kapazitäten je Verkehrsart Nutzungsbedingung 2: Verzicht auf lange Haltezeiten Nutzungsbedingung 3: Mindesthaltezeit im SPNV Nutzungsbedingung 4: Umgang mit Leer- und Tfz-Fahrten	Auf hochbelasteten soll eine Zugzahlenvorgabe je Verkehrsart gelten. Sie soll den Tageszeitraum (6:00 Uhr bis 22:00 Uhr) an den Wochentagen Montag bis Freitag umfassen. In einem ersten Schritt wird eine Grundkapazität je Stunde für jede Verkehrsart vorgegeben, deren Ausgangsbasis das mittelfristige Konzept für eine optimierte Kapazitätsnutzung (mKoK) 2028 ist. Das mKoK ermöglicht eine marktgerechte und transparente Sicherstellung der begrenzt zur Verfügung stehenden Kapazitäten für jede Verkehrsart. Sie sind in mehreren Netzgrafiken im Bereich Kapazitätsplanung und -zuweisung der Zukunft (KaZu Novum) auf der Website der DB InfraGO AG veröffentlicht. Im

INB 2027

INB 2028

Anmerkungen

2.1 Nutzungsbedingung 1: Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart

An der zentralen hochbelasteten Strecke im Knoten Berlin steht jeder Verkehrsart eine maximal definierte Anzahl an Kapazitäten montags bis sonntags zur Verfügung.

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der Strecke 6109 mit dem Abschnitt ¹

■ Berlin-Charlottenburg (BCHB) - Berlin Ostbahnhof (BHF)

6109	W-O-Richtung			O-W-Richtung		
	BCHB - BHF			BHF - BCHB		
	FV	NV	GV	FV	NV	GV
Abschnitte						
Verkehrsart						
Grundtakt	4	7	0	4	7	0
6 - 7 Uhr	4	7	0	4	7	0
7 - 8 Uhr	4	7	0	4	7	0
8 - 9 Uhr	4	7	0	4	7	0
9 - 10 Uhr	4	7	0	4	7	0
10 - 11 Uhr	4	7	0	4	7	0
11 - 12 Uhr	4	7	0	4	7	0
12 - 13 Uhr	4	7	0	4	7	0
13 - 14 Uhr	4	7	0	4	7	0
14 - 15 Uhr	4	7	0	4	7	0
15 - 16 Uhr	4	7	0	4	7	0
16 - 17 Uhr	4	7	0	4	7	0
17 - 18 Uhr	4	7	0	4	7	0
18 - 19 Uhr	4	7	0	4	7	0
19 - 20 Uhr	4	7	0	4	7	0
20 - 21 Uhr	4	7	0	4	7	0
21 - 22 Uhr	4	7	0	4	7	0

¹ Die Anzahl der Kapazitäten richtet sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Berlin Hbf.

Rahmen der Nutzungsbedingung 1 erfolgen – abweichend zum mKoK – explizit keine fahrplanscharfen Trassenvorgaben.

Das mKoK basiert auf den mehrjährig stabil gefahrenen Zugzahlen des Status Quo jeder Verkehrsart (Sockelangebot) sowie den von den Zugangsberechtigten gemeldeten Mehrbedarfen und berücksichtigt mögliche kapazitive Erweiterungen der Infrastruktur mit Bezug zum Deutschlandtakt. Zum mKoK fanden mehrere Kundenveranstaltungen mit Feedbackmöglichkeiten seitens des Marktes statt. Somit konnten gegenüber dem Sockelangebot auch Mehrungswünsche der Marktteilnehmenden geprüft werden, die unter Beachtung des größten Wachstumsdeltas der einzelnen Verkehrsarten in Richtung Zielfahrplan Deutschlandtakt auch abschnittsweise realisiert werden konnten. Das Sockelangebot je Verkehrsart ist aus dem 90 Prozent Perzentil der jeweiligen Verkehrsart gebildet worden. Grundlage waren die Verkehrstage Dienstag bis Donnerstag der Jahre 2021 bis 2023 im Tageszeitraum 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr. An 90 Prozent der genannten Referenztage sind gleich viele oder weniger Züge einer Verkehrsart verkehrt und an nur 10 Prozent der Tage mehr. Im Endergebnis macht das mKoK transparent, welche Zugmenge mit qualitativ hochwertigen und verkehrlich attraktiven Kapazitäten insbesondere für langlaufende Verkehre auf den jeweiligen Strecken möglich ist. Dabei ist eine ausgewogene, mindestens die heutigen systematisch gefahrenen Mengen berücksichtigende Kapazitätsverteilung auf die einzelnen

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
		Verkehrsarten inkludiert. Die im mKoK abgebildeten Mengen sind überregional koordiniert, d. h. nicht nur lokal mögliche, sondern im Langlauf fahrbare, hochwertige Kapazitäten. Zugmengen, insbesondere des langlaufenden Verkehrs, oberhalb der im mKoK 2028 abgebildeten Verkehre führen entweder zu verlängerten Beförderungszeiten, verdrängen Verkehrsbedarfe anderer Verkehrsarten bzw. verschärfen eine bereits vorhandene, mangelhafte Betriebsqualität. Die Begrenzung der Zugzahlen auf dem ÜLS soll eine weitere Zunahme der Zugzahlen und den damit absehbaren negativen Auswirkungen auf die verkehrliche Attraktivität sowie insbesondere die Betriebsqualität verhindern. Die Zugzahlenvorgabe berücksichtigt den Netzzusammenhang und die gegebenen Verkehrsströme. Zudem beinhaltet diese ein Mindestmaß an Qualitätsvorsorge, wozu auch die Vermeidung von tageszeitlichen Konzentrationen an Zugfahrten zählt. Der Netzzusammenhang und die nachgefragten Verkehrsströme werden in der Ausgangsbasis mKoK 2028 durch die vorkonstruierten Trassen, die den Zugzahlen der Vorgabe zugrunde liegen, für alle Verkehrsarten berücksichtigt, wodurch eine optimierte Kapazitätsnutzung erreicht werden kann. Eine ausreichende Verkehrsmenge für jede Verkehrsart ist als Grundangebot durch das mKoK gegeben. Je Streckenquerschnitt und Verkehrsart ist eine Mindestkapazität von 2 Zügen je Stunde und Richtung im SPV vorgesehen, wenn die Strecken große Agglomerationsräume anbinden.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
		Die Qualitätssicherung erfolgt über eine Pufferzeit von einer Minute zwischen den Sperrzeitentrepfen, die bei der Erstellung des mKoK berücksichtigt wurde. Somit besteht eine ausreichende Balance zwischen möglichst hoher Zugzahl und notwendiger Qualitätsvorsorge. Die Zugzahlenvorgabe erzielt Transparenz und Planungssicherheit über die zulässige verfügbare Kapazität für jede Verkehrsart. Die Konzentration der Zugzahlenvorgabe auf den Tageszeitraum (6:00 Uhr bis 22:00 Uhr) ist der Tatsache geschuldet, dass in diesen Zeiten die Ausprägung des Mischverkehrs und die Trassennachfrage am größten ist. In der Zugzahlenvorgabe sind die veröffentlichten Taktangebote des mKoK 2028 berücksichtigt. Sie stellen die Absicherung des systematisierten, kapazitätsoptimierten Bedarfs aller Verkehrsarten sicher. Die Zugzahlen des mKoK (Zweistundenfenster) sind auf den Zeitraum 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr angewendet worden. Im Rahmen der Möglichkeiten zur Stellungnahme sind die Zugangsberechtigten aufgefordert, Stunden mit konkreter Angabe von Mehrbedarfen als auch solche mit konkreter Angabe von Minderbedarfen gegenüber der Zugzahlenvorgabe mitzuteilen. Hieraus wird unter Wahrung der Zielstellung der Nutzungsbedingung (Verbesserung Betriebsqualität) geprüft, ob eine Anpassung der Zugzahlenvorgabe möglichst nah an der Trassennachfrage je Verkehrsart vorgenommen werden kann. Bei der Prüfung und möglichen Anpassung werden

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
		Aspekte des gesellschaftlichen Nutzens berücksichtigt. Die stündlichen Kapazitäten belaufen sich auf sieben im SPNV und vier im SPFV. Sieben stündliche SPNV-Kapazitäten berücksichtigen die Bedeutung der Durchmesserrelationen in Berlin im SPNV. Sie bedeuten eine Anbindung wichtiger und großer Städte im Umland und benachbarter Bundesländer (z.B. Magdeburg, Potsdam, Nauen, Frankfurt/Oder, Cottbus). Die Relationen verlaufen durch ein Einzugsgebiet mit mehreren 100.000 Einwohnenden. Den 4 SPFV-Kapazitäten je Stunde liegt das nationale Verkehrsbedürfnis zur Verbindung Berlins mit weiteren Großstädten in Deutschland zu Grunde. Über die Strecke verkehren Züge in Richtung Ruhrgebiet, Köln, Frankfurt und Basel unter anderem mit Anbindung der Städte Hannover, Braunschweig und Mannheim. Entlang der Relationen besteht ein Einzugsgebiet mehrerer Millionen Einwohnenden. Die berücksichtigten SPFV-Kapazitäten sichern die Erreichbarkeit dieser Städte aus Richtung Berlin.
1. Nutzungsvorgabe Verzicht auf lange Haltezeiten Im Zeitraum zwischen 05:00 Uhr und 23:00 Uhr gibt die InfraGO AG auf der als überlastet erklärten Strecke folgende maximale Haltezeiten im Rahmen der Trassenanmeldung vor: ■ 5 Minuten für den Schienenpersonenfernverkehr ■ 2 Minuten für den Schienenpersonennahverkehr	2.2 Nutzungsvorgabe Verzicht auf lange Haltezeiten Im Zeitraum zwischen 05:00 Uhr und 23:00 Uhr gibt die DB InfraGO AG auf der als überlastet erklärten Strecke folgende maximale Haltezeiten im Rahmen der Trassenanmeldung vor: ■ 5 Minuten für den Schienenpersonenfernverkehr ■ 2 Minuten für den Schienenpersonennahverkehr	Konkretisierung und Ergänzung zur zeitlichen Vorgabe für beginnende und endende Züge mit dem Ziel, hohe Kapazitätsverbräuche auf dem ÜLS zu optimieren. Ziel ist eine inhaltliche Harmonisierung zu den Nutzungsvorgaben von Berlin Hbf (tief). Zusätzlich sind neue

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
■ 7 Minuten für in Berlin Ostbahnhof endende Züge Bahnsteigwenden in Berlin-Charlottenburg, Berlin Friedrichstraße und Berlin Ostbahnhof sind von der Regelung ausgenommen.	■ 7 Minuten für in Berlin Ostbahnhof beginnende/ endende Züge sowie durchgebundene Verkehre (zwei Zugnummern) <u>in Berlin Ostbahnhof, Berlin-Charlottenburg sowie Berlin Friedrichstraße</u> Bahnsteigwenden in <u>Berlin Ostbahnhof, Berlin-Charlottenburg sowie Berlin Friedrichstraße</u> Berlin-Charlottenburg, Berlin Friedrichstraße und Berlin Ostbahnhof sind von der Regelung ausgenommen.	Betriebsstellen ergänzt worden, die die Handlungssicherheit bei den ZB erhöht. Aktuell gibt es keine zusätzlichen Betroffenheiten auf Seiten der Zugangsberechtigten.
	<u>2.3 Nutzungsbedingung 3: Mindesthaltezeit im SPNV</u> <u>Für den Schienenpersonennahverkehr gilt auf den Betriebsstellen des ÜLS (Berlin-Charlottenburg, Berlin Zoologischer Garten, Berlin Hbf, Berlin Friedrichstraße, Berlin Alexanderplatz, Berlin Ostbahnhof) eine Mindesthaltezeit von 1 Minute.</u>	Ergänzung einer Mindestvorgabe für die Haltezeit im SPNV, um die heutige Dauer der Verkehrshalte realistisch verbindlich abzubilden. So kann das Verspätungsniveau im ÜLS gesenkt und damit die Betriebsqualität verbessert werden. Konzepte der ZB und der AT berücksichtigen bereits heute eine Mindesthaltezeit von 1 Minute, so dass die Regelung angemessen ist.
	<u>2.4 Nutzungsbedingung 4: Umgang mit Leer- und Tzf-Fahrten</u> <u>Trassenanmeldungen, die als Leer- oder Tzf-Fahrten im Zeitraum 05:00 – 23:00 Uhr über die Strecke 6109 bestellt sind, werden bei vorhandener Kapazität über den nördlichen Innenring (BMOA – BGS – BGFB) trassiert; der ZB wird über das Bestellportal informiert. Einer Zustimmung des ZB für die Trassierung über den Innenring bedarf es nicht.</u> <u>Sollte eine Trassierung über den nördlichen Innenring nicht möglich sein, erfolgt die Trassierung auf dem bestellten Laufweg. Bei Trassenkonflikten auf dem bestellten Laufweg werden Leer- und Triebfahrzeugfahrten nachrangig gegenüber anderen Trassenanmeldungen behandelt.</u>	Die im ÜLS verfügbare Kapazität soll möglichst für Züge mit verkehrlichem Bedürfnis genutzt werden. Leer- oder Tzf-Fahrten für notwendige vor- oder nachlaufende Produktionsschritte können über weniger ausgelastete Abschnitte alternativ geführt werden. Von der Regelung sind aktuell bis zu 8 Trassen pro Woche (3 davon täglich, andere Trassen mit einzelnen Verkehrstagen) betroffen. Diese Regelung ist deshalb angemessen, da der alternative Laufweg nur geringfügig länger ist.
	<u>3. Anwendung der Nutzungsbedingungen im Prozessablauf</u> <u>Alle Trassenanmeldungen zur ersten und zweiten Netzfahrplanerstellungphase und zum Gelegenheitsverkehr werden hinsichtlich ihrer Plausibilität geprüft.</u>	In Ziffer 3 und den Unterziffern 3.1 bis 3.3 wird die Anwendung der einzelnen Nutzungsvorgaben, erweiterten Konstruktionsspielräumen und Vorrangkriterien im Zuweisungsprozess für die erste Netzfahrplanerstellungphase, zweite

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	■ Verzicht auf lange Haltezeiten (Nutzungsbedingung 2, siehe Abschnitt 2.2) ■ Mindesthaltezeit im SPNV (Nutzungsbedingung 3, siehe Abschnitt 2.3) Alle Trassenanmeldungen, die diese Vorgaben nicht einhalten, werden gemäß Ziffer 4.2.1.1 bzw. 4.2.2.2 der INB als nicht plausibel behandelt.	Netzfahrplanerstellungsphase und den Gelegenheitsverkehr beschrieben. Unter Ziffer 3 werden Nutzungsvorgaben aufgeführt, deren Nichteinhaltung den Plausibilisierungsprozess auslöst.
	3.1 Erste Netzfahrplanerstellungsphase (1) Sofern mehr Anträge auf Schienenwegkapazität im Rahmen der Netzfahrplanerstellung gestellt werden als für die betreffende Verkehrsart in den Nutzungsbedingungen 1 (siehe Abschnitt 2.1), festgelegt ist, erfolgt die Zuweisung der Schienenwegkapazität abweichend von § 52 ERegG gemäß folgendem Verfahren: Zuweisung von Kapazitäten innerhalb der gleichen Verkehrsart (2) Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume gemäß Ziffer 4.2.1.6 INB nicht zu einem Erfolg, hält die DB InfraGO AG Rücksprache mit den betroffenen ZB (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril. 402.0203 Abschnitt 6 (5)). Im Rahmen der vereinfachten Koordinierung prüft die DB InfraGO AG für die betreffenden Anmeldungen ein alternatives Angebot. Dieses kann eine Einkürzung der angemeldeten Trasse oder Nutzung eines alternativen Laufweges beinhalten. Gleichzeitig fragt die DB InfraGO AG bei den am Entscheidungsverfahren beteiligten ZB ab, ob diese im Falle des Unterliegens im Entscheidungsverfahren eine Teilzuweisung im Hinblick auf den zeitlich (Verkehrstage und Zeiträume) und/oder räumlich nicht streitbefangenen Teil ihrer Trassenanmeldung begehren. Der ZB wird die Abfragen innerhalb der Frist von einem Arbeitstag beantworten. Erfolgt keine oder keine fristgerechte Antwort, gilt dies als Ablehnung der vereinfachten Koordinierung bzw. als Verzicht auf die Teilzuweisung.	In Ziffer 3.1. wird das Zuweisungsverfahren der ersten Netzfahrplanerstellungsphase beschrieben. Es werden insbesondere – sofern vorhanden – besondere erweiterte Konstruktionsspielräume oder besondere Vorrangkriterien aufgeführt.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	<u>Bei Trassen, die von mehreren DL-Mixen und/oder ÜLS/ZÜLS/TÜLS-Kapazitätseinschränkungen betroffen sind, die in räumlicher Nähe zueinanderstehen, und in mindestens einem dieser Abschnitte keine Zuweisung erhalten, wird eine Teilzuweisung umgesetzt, sofern dies vom ZB gewünscht wurde. Räumliche Teilzuweisungen enden dabei an der letzten geeigneten Betriebsstelle vor dem ersten Abschnitt und beginnen an der ersten geeigneten Betriebsstelle hinter dem letzten Abschnitt, wenn der ZB keine weitere Einkürzung gewünscht hat. Zwischen den einzelnen Abschnitten wird keine räumliche Teilzuweisung umgesetzt.</u> <u>Unter räumlicher Nähe' versteht die DB InfraGO AG, dass eine Teilzuweisung für den Streckenabschnitt zwischen den Abschnitten keine verkehrlich durchführbare Verkehrsleistung ergibt (gleichsam eines 'Inselbetriebs'); als Indiz dient hierbei ein Abstand kleiner gleich 150 km.</u> <u>Ist zur Umsetzung einer Teilzuweisung die Anmeldung einer Teiltrasse – gegebenenfalls mit einer neuen Zugnummer – notwendig, teilt die DB InfraGO AG dies dem ZB – bei beabsichtigter räumlicher Teilzuweisung unter Angabe des Abgangs- und / oder Zielbahnhofs – mit. Der ZB wird die Anmeldung dann entsprechend den Vorgaben der DB InfraGO AG innerhalb von zwei Arbeitstagen durchführen. Legt der ZB die Anmeldung nicht entsprechend den Anforderungen innerhalb der zwei Arbeitstage an, gilt dies als Verzicht auf die Abgabe eines Teilangebotes für diesen Trassenteil.</u> <u>(3) Führt die vereinfachte Koordinierung nicht zu einem Erfolg, so räumt die DB InfraGO AG den Zugtrassen innerhalb der eigenen Verkehrsart den Vorrang in der folgenden Reihenfolge ein:</u> <u>1. Nachrang bei überschrittener Stornoquote und / oder unterschrittener Annahmquote gemäß Ziffer 4.2.1.9 lit. c) - e) der INB; diese Trassenanmeldung wird im Nachrückverfahren bei der Zuweisung von Kapazitäten einer anderen Verkehrsart nicht berücksichtigt</u> <u>2. Umgang mit Leer- und Tfz-Fahrten (Nutzungsbedingung 4 Satz 4, siehe Abschnitt 2.4 Satz 4)</u>	

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	<u>3. Höhe des Regelentgelt gemäß Ziffer 4.2.1.10 der INB</u> <u>(4) Ist eine Entscheidung auf dieser Basis nicht möglich, so erfolgt ein Höchstpreisverfahren gemäß § 52 Abs. 8 ERegG i. V. m. Ziffer 4.2.1.11 der INB.</u> <u>Nachrückverfahren</u> <u>(5) Werden gemäß des oben beschriebenen Verfahrens Kapazitäten von Verkehrsarten nicht vollständig ausgeschöpft und übersteigt die Anzahl der Anmeldungen anderer Verkehrsarten deren zuvor im Verkehrsartenmix festgelegte Kapazität, so prüft die DB InfraGO AG, inwiefern die nicht genutzte Kapazität für Trassenanmeldungen der bereits ausgeschöpften Kapazitätsarten genutzt werden kann. Dies ist stets dann der Fall, wenn die angemeldeten Trassen der nehmenden Verkehrsarten unter Anwendung des oben unter 3.1 aufgeführten Absatzes (2) konfliktfrei in die freien Kapazitäten der gebenden Verkehrsarten konstruiert werden können.</u> <u>(6) Sofern diese Bedingungen erfüllt wird – und die Anzahl der nachgefragten Kapazitäten der nehmenden Verkehrsarten nicht die Anzahl der noch freien Kapazitäten der gebenden Verkehrsarten überschreitet – erfolgt eine Zuweisung.</u> <u>(7) Sofern die Kapazität der gebenden Verkehrsarten nicht vollständig für alle noch zu konstruierenden Trassenanmeldungen der nehmenden Verkehrsarten ausreicht oder sie nicht konfliktfrei in die freien Kapazitäten der gebenden Verkehrsarten konstruiert werden können, erfolgt eine Zuweisung unter den Trassenanmeldungen der nehmenden Verkehrsarten nachfolgenden Kriterien:</u> <u>a. Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume gemäß Ziffer 4.2.1.6 INB nicht zu einem Erfolg werden für die vereinfachte Koordinierung (vgl. Ril 402.0203 Abschnitt 6 (5)) die Ergebnisse zum Ursprungskonflikt zugrunde gelegt.</u> <u>b. Die DB InfraGO AG räumt den Zugtrassen den Vorrang ein, welche konfliktfrei in die freien Kapazitäten der gebenden Verkehrsarten konstruiert werden können und bei weiterhin nicht ausreichender Kapazität das höchste Regelentgelt erzielen. Ist eine Entscheidung auf dieser Basis nicht möglich,</u>	

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	<u>so erfolgt ein Höchstpreisverfahren gemäß § 52 Abs. 8 ERegG., sofern verschiedene ZB betroffen sind. Sofern nur Trassen eines ZB betroffen sind, erfolgt bei identischem Regeltgelt kein Höchstpreisverfahren, sondern die DB InfraGO AG fordert den ZB mit einer Frist von einem Arbeitstag auf, zu bestimmen, welche Trassenanmeldung er priorisiert. Erfolgt keine Priorisierung, werden die Trassenanmeldungen abgelehnt.</u> c. <u>Sind lediglich Trassenanmeldungen eines ZB konfliktbehaftet (Eigenkonflikt), findet das Verfahren nach Ziffer 4.2.1.7.3 (1) der INB Anwendung.</u>	
	<u>3.2 Zweite Netzfahrplanerstellungphase</u> <u>Sofern Trassenanmeldungen für die zweite Netzfahrplanerstellungphase bzw. Anträge auf Änderung von Trassenverträgen der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung eingehen, erfolgt deren Zuweisung in Rahmen der zweiten Netzfahrplanerstellungphase nachfolgenden Kriterien:</u> (1) <u>Sind für eine Trassenanmeldung noch freie Kapazitäten innerhalb der Restkapazität über alle Verkehrsarten des Verkehrsmixes frei, so wird ihr diese Kapazität entsprechend zugewiesen.</u> (2) <u>Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume bzw. die Anwendung der Nutzungsbedingung 2.4 Sätze 1 und 2 bei Trassen der zweiten Netzfahrplanerstellungphase nicht zu einem Erfolg, hält die DB InfraGO AG Rücksprache mit den betroffenen ZB (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril. 402.0203 Abschnitt 6 (5)). Die Abfrage zur Teilzuweisung und deren Umsetzung entspricht dem Vorgehen nach Abschnitt 3.1 Absatz 2.</u> (3) <u>Soweit bereits vertraglich gebundene Zugtrassen aus der ersten Netzfahrplanerstellungphase geändert werden müssten, führt die DB InfraGO AG mit den Konfliktpartnern ein vereinfachtes Koordinierungsverfahren durch, sofern eine andere Lösung als ein Trassenverzicht oder eine Einkürzung möglich ist. In diesem Fall wird der ZB, der vertraglich gebundenen Zugtrasse</u>	In Ziffer 3.2. wird das Zuweisungsverfahren der zweiten Netzfahrplanerstellungphase beschrieben. Es werden insbesondere – sofern vorhanden – besondere erweiterte Konstruktionsspielräume aufgeführt.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	angefragt, ob er sich koordinieren lassen möchte. Zugleich wird ihm der Lösungsvorschlag übermittelt. Erfolgt die Antwort durch den betroffenen ZB nicht innerhalb von einem Arbeitstag, gilt die vereinfachte Koordinierung als abgelehnt. (4) Das Entscheidungsverfahren richtet sich nach Ziffer 4.2.1.17.3 der INB.	
	3.3 Nutzung von Restkapazitäten im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs oder für baubedingte Umleiter Sind nach Vergabe der in Nutzungsbedingung 1 (Abschnitt 2.1) festgelegten Kapazitäten je Verkehrsart im Rahmen der ersten Phase (Abschnitt 3.1) oder zweiten Phase (Abschnitt 3.2) der Netzfahrplanerstellung noch Kapazitäten nicht zugewiesen oder Kapazitäten wieder storniert worden, so stehen diese ebenfalls dem Gelegenheitsverkehr zur Verfügung bzw. werden für Umleitungsverkehre bei baubedingten Kapazitätseinschränkungen auf anderen Strecken verwendet. Die Entscheidung über die Zuweisung erfolgt nach Ziffer 4.2.2.6.1 der INB. Sofern die Kapazitäten nach Nutzungsbedingung 1 (Abschnitt 2.1) überschritten sind, erfolgt eine Trassenablehnung. Die Nutzungsbedingung 4 Sätze 1 und 2 (Abschnitt 2.4) finden bei der Trassenvergabe im Gelegenheitsverkehr ebenfalls Anwendung. Sollte eine Trassierung über den nördlichen Innenring nicht möglich sein, erfolgt die Trassierung auf dem bestellten Laufweg. Bei Trassenkonflikten auf dem bestellten Laufweg erfolgt die Trassenzuweisung nach Ziffer 4.2.2.6.1 der INB.	In Ziffer 3.3. wird das Zuweisungsverfahren im Gelegenheitsverkehr beschrieben.
Nutzungsvorgaben für die als temporär überlastet erklärten Schienenwege während der Generalsanierung Fulda – Hanau (13.08.2027 - 04.02.2028)		
	Siehe in der Anlage	Fortschreibung der Nutzungsvorgaben aus der Netzfahrplanperiode 2027.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
		Die vorgesehenen Nutzungsbedingungen (Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart, Vorgabe zur Einhaltung einer bestimmten Fahrzeit, Nachrang von Leer- und Triebfahrzeugfahrten, Erweiterte Konstruktionsspielräume, Entlastung des Abschnitts Kassel-Wilhelmshöhe - Baunatal-Guntershausen, Entlastung des Abschnitts Gießen - Marburg, Entlastung des Abschnitts Mainz Römisches Theater - Mainz Kaiserbrücke Ost, Entlastung des Abschnitts Frankfurt Flughafen Fernbahnhof / Frankfurt(M) Hbf - Mainz Römisches Theater - Mainz Kaiserbrücke Ost, Aussetzen des Vorrangs für Schnell-Trassen) entsprechen hinsichtlich ihrer Art im Wesentlichen den Bedingungen sich bereits in Anwendung befindlicher anderer Nutzungsvorgaben. In Ziffer 3 und den Unterziffern 3.1 bis 3.3 wird die Anwendung der einzelnen Nutzungsvorgaben, erweiterten Konstruktionsspielräumen und Vorrangkriterien im Zuweisungsprozess für die erste Netzfahrplanerstellungsphase, zweite Netzfahrplanerstellungsphase und den Gelegenheitsverkehr beschrieben. Unter Ziffer 3 werden Nutzungsvorgaben aufgeführt, deren Nichteinhaltung den Plausibilisierungsprozess auslöst. Mit den Nutzungsvorgaben verfolgt die DB InfraGO AG gemäß § 59 ERegG das Ziel einer Erhöhung der verfügbaren Schienenwegkapazität und eine optimale Kapazitätsauslastung auf den für temporär überlastet erklärten Schienenwegen.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
Nutzungsvorgaben für die als temporär überlastet erklärten Schienenwege während der Korridorsanierung München – Rosenheim (25.02. - 21.04.2028)		
	Siehe in der Anlage	Neuerstellung von Nutzungsvorgaben Die vorgesehenen Nutzungsbedingungen (Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart, Vorgabe zu Bahnsteigwenden im Bahnhof München-Feldmoching, Nachrang von Leer- und Triebfahrzeugfahrten, Erweiterte Konstruktionsspielräume, Entlastung des Abschnitts Garching – Freilassing, Vorgabe zu Triebfahrzeugwechseln und Zugbehandlungen in Rosenheim, Laufweg in Abhängigkeit von Quelle / Ziel, Maximale Zuglängen, Vorrangregel im Schienengüterverkehr (SGV) auf der Strecke Landshut – Plattling, Vorrangregel im Schienengüterverkehr (SGV) auf der Strecke Holzkirchen – Rosenheim) entsprechen hinsichtlich ihrer Art im Wesentlichen den Bedingungen sich bereits in Anwendung befindlicher anderer Nutzungsvorgaben. In Ziffer 3 und den Unterziffern 3.1 bis 3.3 wird die Anwendung der einzelnen Nutzungsvorgaben, erweiterten Konstruktionsspielräumen und Vorrangkriterien im Zuweisungsprozess für die erste Netzfahrplanerstellungsphase, zweite Netzfahrplanerstellungsphase und den Gelegenheitsverkehr beschrieben. Unter Ziffer 3 werden Nutzungsvorgaben aufgeführt, deren Nichteinhaltung den Plausibilisierungsprozess auslöst. Mit den Nutzungsvorgaben verfolgt die DB InfraGO AG gemäß § 59 ERegG das Ziel einer Erhöhung der verfügbaren Schienenwegkapazität und eine opti-

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
		male Kapazitätsauslastung auf den für temporär überlastet erklärten Schienenwegen.
<u>Nutzungsvorgaben für die als temporär überlastet erklärten Schienenwege während der Korridorsanierung Flieden – Burgsinn (04.02.2028 – 27.04.2028)</u>		
	<u>Siehe in der Anlage</u>	Neuerstellung von Nutzungsvorgaben Die vorgesehenen Nutzungsbedingungen (Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart, Trassenzuweisung für den SGV auf der Schnellfahrstrecke zwischen Fulda und Burgsinn, Nachrang von Leer- und Triebfahrzeugfahrten, Erweiterte Konstruktionsspielräume, Entlastung des Abschnitts Kassel-Wilhelmshöhe - Baunatal-Guntershausen, Entlastung des Abschnitts Großkrotzenburg - Kahl, Entlastung des Abschnitts Aschaffenburg Hbf - Lohr, Maximale Haltezeiten in Erfurt Hbf, Vorgabe zur Änderung der Zugkonfiguration (Stärken/ Schwächen) in Erfurt Hbf, Personalplanung in Erfurt Hbf für beginnende/ende Züge) entsprechen hinsichtlich ihrer Art im Wesentlichen den Bedingungen sich bereits in Anwendung befindlichen anderen Nutzungsvorgaben. In Ziffer 3 und den Unterziffern 3.1 bis 3.3 wird die Anwendung der einzelnen Nutzungsvorgaben, erweiterten Konstruktionsspielräumen und Vorrangkriterien im Zuweisungsprozess für die erste Netzfahrplanerstellungphase, zweite Netzfahrplanerstellungphase und den Gelegenheitsverkehr beschrieben. Unter Ziffer 3 werden Nutzungsvorgaben aufgeführt, deren Nichteinhaltung den Plausibilisierungsprozess auslöst.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
		Mit den Nutzungsvorgaben verfolgt die DB InfraGO AG gemäß § 59 ERegG das Ziel einer Erhöhung der verfügbaren Schienenwegkapazität und eine optimale Kapazitätsauslastung auf den für temporär überlastet erklärten Schienenwegen.
Nutzungsvorgaben für die als temporär überlastet erklärten Schienenwege während der Korridorsanierung Lübeck – Hamburg (23.06. - 08.12.2028)		
	Siehe in der Anlage	Neuerstellung von Nutzungsvorgaben Die vorgesehenen Nutzungsbedingungen (Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart, Nachrang von Leer- und Triebfahrzeugfahrten, Erweiterte Konstruktionsspielräume) entsprechen hinsichtlich ihrer Art im Wesentlichen den Bedingungen sich bereits in Anwendung befindlichen anderen Nutzungsvorgaben. In Ziffer 3 und den Unterziffern 3.1 bis 3.3 wird die Anwendung der einzelnen Nutzungsvorgaben, erweiterten Konstruktionsspielräumen und Vorrangkriterien im Zuweisungsprozess für die erste Netzfahrplanerstellungphase, zweite Netzfahrplanerstellungphase und den Gelegenheitsverkehr beschrieben. Unter Ziffer 3 werden Nutzungsvorgaben aufgeführt, deren Nichteinhaltung den Plausibilisierungsprozess auslöst. Mit den Nutzungsvorgaben verfolgt die DB InfraGO AG gemäß § 59 ERegG das Ziel einer Erhöhung der verfügbaren Schienenwegkapazität und eine optimale Kapazitätsauslastung auf den für

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
		temporär überlastet erklärten Schienenwegen.
<u>Nutzungsvorgaben für die als temporär überlastet erklärten Schienenwege während der Baumaßnahme Kölner Brücken (Köln West – Köln Süd) (15.09.2028 – April 2030)</u>		
	<u>Siehe in der Anlage</u>	Neuerstellung von Nutzungsvorgaben Die vorgesehenen Nutzungsbedingungen (Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart, Vorgabe zur Einhaltung einer bestimmten Fahrzeit, Nachrang von Leer- und Triebfahrzeugfahrten, Erweiterte Konstruktionsspielräume, Vorgabe für Zugwenden im Bahnhof Hennef (Sieg), Laufweg für über die rechte Rheinstrecke umgeleitete Züge des SPFV, Trassierung im Schienengüterverkehr (SGV), Entlastung des Abschnitts Entlastung des Abschnitts Aachen West - Herzogenrath, Entlastung des Abschnitts Rheinhausen - Duisburg-Hochfeld Süd, Entlastung des Abschnitts Kassel-Wilhelmshöhe - Bannatal-Guntershausen, Entlastung des Abschnitts Großkrotzenburg - Kahl, Entlastung des Abschnitts Wiesbaden - Aßmannshausen, Vorgabe zu Fahrtrichtungswechsel in Köln-Kalk, Aussetzen des Vorrangs für Schnell-Trassen) entsprechen hinsichtlich ihrer Art im Wesentlichen den Bedingungen sich bereits in Anwendung befindlichen anderen Nutzungsvorgaben. In Ziffer 3 und den Unterziffern 3.1 bis 3.3 wird die Anwendung der einzelnen Nutzungsvorgaben, erweiterten Konstruktionsspielräumen und Vorrangkriterien im Zuweisungsprozess für die erste Netzfahrplanerstellungphase, zweite Netzfahrplanerstellungphase und den

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
		Gelegenheitsverkehr beschrieben. Unter Ziffer 3 werden Nutzungsvorgaben aufgeführt, deren Nichteinhaltung den Plausibilisierungsprozess auslöst. Mit den Nutzungsvorgaben verfolgt die DB InfraGO AG gemäß § 59 ERegG das Ziel einer Erhöhung der verfügbaren Schienenwegkapazität und eine optimale Kapazitätsauslastung auf den für temporär überlastet erklärten Schienenwegen.
Nutzungsvorgaben für die als temporär überlastet erklärten Schienenwege während der Korridorsanierung Köln – Mainz (04.02.2028 – 07.07.2028)		
	Siehe in der Anlage	Neuerstellung von Nutzungsvorgaben Die vorgesehenen Nutzungsbedingungen (Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart, Vorgabe zur Einhaltung einer bestimmten Fahrzeit, Nachrang von Leer- und Triebfahrzeugfahrten, Erweiterte Konstruktionsspielräume, Vorgabe für Zugwenden im Bahnhof Hennef (Sieg), Laufweg für über die rechte Rheinstrecke umgeleitete Züge des SPfV, Entlastung des Abschnitts Wiesbaden – Assmannshausen, Entlastung des Abschnitts Großkrotzenburg – Kahl, Entlastung des Abschnitts Kassel-Wilhelmshöhe – Baunatal-Guntershausen, Vorgabe zu Kundenhalten im SGV, Vorrangregeln im Schienengüterverkehr (SGV), Aussetzen des Vorrangs für Schnell-Trassen) entsprechen hinsichtlich ihrer Art im Wesentlichen den Bedingungen sich bereits in Anwendung befindlichen anderen Nutzungsvorgaben.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
		In Ziffer 3 und den Unterziffern 3.1 bis 3.3 wird die Anwendung der einzelnen Nutzungsvorgaben, erweiterten Konstruktionsspielräumen und Vorrangkriterien im Zuweisungsprozess für die erste Netzfahrplanerstellungphase, zweite Netzfahrplanerstellungphase und den Gelegenheitsverkehr beschrieben. Unter Ziffer 3 werden Nutzungsvorgaben aufgeführt, deren Nichteinhaltung den Plausibilisierungsprozess auslöst. Mit den Nutzungsvorgaben verfolgt die DB InfraGO AG gemäß § 59 ERegG das Ziel einer Erhöhung der verfügbaren Schienenwegkapazität und eine optimale Kapazitätsauslastung auf den für temporär überlastet erklärten Schienenwegen.
<u>Nutzungsvorgaben für die als zukünftig überlastet erklärten Schienenwege (ZÜLS) im Knoten Frankfurt</u>		
	Siehe in der Anlage	Eine ausführliche Begründung der Nutzungsvorgaben sind in der separaten Synopse enthalten.
<u>Nutzungsvorgaben für die als zukünftig überlastet erklärten Schienenwege (ZÜLS) im Knoten München</u>		
	Siehe in der Anlage	Eine ausführliche Begründung der Nutzungsvorgaben sind in der separaten Synopse enthalten.
Anlage 4.10 Grundsätze für die Kapazitätszuweisung auf den Schienengüterverkehrskorridoren		
3.4.4 „Multiple corridor paths“ (Korridortrassen, die auf mehreren Korridoren liegen) Es ist möglich, dass sich die Kapazitätsanfragen auf mehr als einen Korridor beziehen. Ein durch verschiedene Korridore harmonisiertes	3.4.4 „Multiple corridor paths“ (Korridortrassen, die auf mehreren Korridoren liegen) Es ist möglich, dass sich die Kapazitätsanfragen auf mehr als einen Korridor beziehen. Ein durch verschiedene Korridore harmonisiertes	Einfügung zur Klarstellung durch die Güterverkehrskorridore; Vorgabe im Rahmen der NS CS.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
PaP-Angebot kann veröffentlicht und als solches gekennzeichnet werden. Der Zugangsberechtigte kann innerhalb einer Anfrage PaP-Abschnitte auf verschiedenen Korridoren beantragen. Jeder C-OSS bleibt für die Zuweisung seiner eigenen PaP-Abschnitte verantwortlich, aber der Zugangsberechtigte kann seine Fragen nur an einen der beteiligten C-OSS richten, der sich bei Bedarf mit den anderen betroffenen C-OSS abstimmt. „Multiple corridor paths“ auf dem Korridor sind auf einer Karte in Anlage 4C des CID für jeden Korridor darzustellen.	PaP-Angebot kann veröffentlicht und als solches gekennzeichnet werden. <u>Harmonisierte PaPs (HaPs) sind harmonisierte Trassen, die auf mehreren Korridoren liegen, welche eine nahtlose Buchung von PaPs zwischen verbundenen Korridorstrecken ermöglichen. Die Zeiten werden an ausgewählten Punkten entlang der verbundenen Korridorstrecken harmonisiert. Sowohl die harmonisierten PaP-IDs des veröfflichenden Korridors („owner RFC“) als auch PaP-IDs des verbundenen Korridors werden im PaP-Katalog veröffentlicht (nicht in PCS).</u> Der Zugangsberechtigte kann innerhalb einer Anfrage PaP-Abschnitte auf verschiedenen Korridoren beantragen. Jeder C-OSS bleibt für die Zuweisung seiner eigenen PaP-Abschnitte verantwortlich, aber der Zugangsberechtigte kann seine Fragen nur an einen der beteiligten C-OSS richten, der sich bei Bedarf mit den anderen betroffenen C-OSS abstimmt. „Multiple corridor paths“ auf dem Korridor sind auf einer Karte in Anlage 4C des CID für jeden Korridor darzustellen.	
3.4.8 Führendes Tool für die Bearbeitung von Kapazitätsanfragen Zugangsberechtigte, die Anträge an den C-OSS richten, müssen PCS verwenden. Im Rahmen des Konstruktionsprozesses für feeder- und/oder ouflow-Trassen und maßgeschneiderten (tailormade) Trassen kann das nationale Tool dem Zugangsberechtigten zusätzliche Informationen anzeigen. Die folgende Matrix zeigt für jeden Prozessschritt, welches Tool als führend angesehen wird:	3.4.8 Führendes Tool für die Bearbeitung von Kapazitätsanfragen Zugangsberechtigte, die Anträge an den C-OSS richten, müssen PCS verwenden. Im Rahmen des Konstruktionsprozesses für feeder- und/oder ouflow-Trassen und maßgeschneiderten (tailormade) Trassen kann das nationale Tool dem Zugangsberechtigten <u>zusätzliche Informationen anzeigen</u>. Die folgende Matrix zeigt für jeden Prozessschritt, welches Tool als führend angesehen wird:	Korrektur Grammatikfehler

INB 2027											INB 2028											Anmerkungen										
Phase	Anmeldung (bis X-8)	Rücknahme (X-8)	Vorbuchung (X-7.5)	Entwurf eines Angebots (X-5)	Stellungnahme (X-5 bis X-4)	Finales Angebot (X-3.5)	Annahme (bis X-3.25)	Änderung durch ZB (nach X-4)	Änderung durch EIU (nach X-4)	Stornierung (nach X-4)	Phase	Anmeldung (bis X-8)	Rücknahme (X-8)	Vorbuchung (X-7.5)	Entwurf eines Angebots (X-5)	Stellungnahme (X-5 bis X-4)	Finales Angebot (X-3.5)	Annahme (bis X-3.25)	Änderung durch ZB (nach X-4)	Änderung durch EIU (nach X-4)	Stornierung (nach X-4)											
Führendes Tool	PCS	PCS	PCS	PCS	PCS	PCS	PCS	pathOS	pathOS	pathOS	Führendes Tool	PCS	PCS	PCS	PCS	PCS	PCS	PCS	pathOS	pathOS	pathOS											
Zusätzliches Tool			E-Mail (für Informationen zur Voranmeldung)								Zusätzliches Tool			E-Mail (für Informationen zur Voranmeldung)																		

3.6.6 Führendes Tool für ad-hoc Anfragen

Zugangsberechtigte, die Anträge auf RC an den C-OSS senden, müssen PCS verwenden. Im Rahmen des Konstruktionsprozesses kann das nationale Tool dem Zugangsberechtigten zusätzliche Informationen anzeigen.

Die folgende Matrix zeigt für jeden Prozessschritt, welches Tool als führendes Tool angesehen wird.

Phase	Antrag und Zuweisung (X-2 bis X+12)	Rücknahme	Angebot (10 Kalendertage vor dem ersten Verkehrstag)	Antwort (innerhalb von 5 Kalendertagen nach dem ersten Angebot)	Änderung durch ZB	Änderung durch EIU	Stornierung
Führendes Tool	PCS	PCS	PCS	PCS	pathOS	pathOS	pathOS

3.12 Übersicht der Fristen

Datum / Frist	Datum im X-System	Beschreibung der Tätigkeiten
12. Januar 2026	X-11	Veröffentlichung des PaP-Katalogs

3.6.6 Führendes Tool für ad-hoc Anfragen

Zugangsberechtigte, die Anträge auf RC an den C-OSS senden, müssen PCS verwenden. Im Rahmen des Konstruktionsprozesses kann das nationale Tool dem Zugangsberechtigten zusätzliche Informationen anzeigen.

Die folgende Matrix zeigt für jeden Prozessschritt, welches Tool als führendes Tool angesehen wird.

Phase	Antrag und Zuweisung (X-2 bis X+12)	Rücknahme	Angebot (10 Kalendertage vor dem ersten Verkehrstag)	Antwort (innerhalb von 7.5 Kalendertagen nach dem ersten Angebot)	Änderung durch ZB	Änderung durch EIU	Stornierung
Führendes Tool	PCS	PCS	PCS	PCS	pathOS	pathOS	pathOS

3.12 Übersicht der Fristen

Datum / Frist	Datum im X-System	Beschreibung der Tätigkeiten
12 1. Januar 2026 7	X-11	Veröffentlichung des PaP-Katalogs

RNE Harmonisierung

Aktualisierungen

INB 2027			INB 2028			Anmerkungen
12. Januar 2026 - 26. Januar 2026	X-11 - X-10.5	Korrekturphase (Fehlerkorrekturen an veröffentlichten PaPs)	12 ¹ 1. Januar 202 7 ⁶ - 26 ⁵ 5. Januar 202 7 ⁶	X-11 - X-10.5	Korrekturphase (Fehlerkorrekturen an veröffentlichten PaPs)	
27. Januar 2026 - 15. März 2026		Vorbereitung PaP-Anmeldungen für den Netzfahrplan	27. Januar 202 7 ⁶ - 15 ⁴ 4. März 202 7 ⁶		Vorbereitung PaP-Anmeldungen für den Netzfahrplan	
16. März 2026 - 13. April 2026		Einreichung PaP-Anmeldungen für den Netzfahrplan	16 ⁵ 5. März 202 7 ⁶ - 13 ² 2. April 202 7 ⁶		Einreichung PaP-Anmeldungen für den Netzfahrplan	
13. April 2026	X-8	Letzter Tag für die Einreichung von PaP-Anmeldungen für den Netzfahrplan	12 ³ 3. April 202 7 ⁶	X-8	Letzter Tag für die Einreichung von PaP-Anmeldungen für den Netzfahrplan	
20. April 2026		Letzter Tag für den C-OSS um Zugangsberechtigte über das alternative PaP-Angebot zu informieren	20 ¹⁹ 19. April 202 7 ⁶		Letzter Tag für den C-OSS um Zugangsberechtigte über das alternative PaP-Angebot zu informieren	
27. April 2026	X-7.5	Letzter Tag für C-OSS, um PaP-Vorbuchungsinformationen an Bewerber zu senden	27 ⁶ 6. April 202 7 ⁶	X-7.5	Letzter Tag für C-OSS, um PaP-Vorbuchungsinformationen an Bewerber zu senden	
06. Juli 2026	X-5	Veröffentlichung des Fahrplanentwurfs	06 ⁵ 5. Juli 202 7 ⁶	X-5	Veröffentlichung des Fahrplanentwurfs	
07. Juli 2026 - 07. August 2026	X-5 - X-4	Stellungnahmen und Kommentare der Zugangsberechtigten	06 ⁷ 7. Juli 202 7 ⁶ - 07 ⁶ 6. August 202 7 ⁶	X-5 - X-4	Stellungnahmen und Kommentare der Zugangsberechtigten	
28. April 2026 - 19. Oktober 2026	X-7.5 - X-2	Phase „Late Path Request“ Trassenanmeldung über den C-OSS (soweit anwendbar)	28 ⁷ 7. April 202 7 ⁶ - 19 ¹⁹ 19. Oktober 202 7 ⁶	X-7.5 - X-2	Phase „Late Path Request“ Trassenanmeldung über den C-OSS (soweit anwendbar)	

INB 2027			INB 2028			Anmerkungen
25. August 2026 - 05. November 2026	X-3,5 - X-1,25	Zuweisungsphase „Late Path Request“	24. 25. August 202 6 ⁷ - 05. 4. November 202 6 ⁷	X-3,5 - X-1,25	Zuweisungsphase „Late Path Request“	
24. August 2026	X-3.5	Veröffentlichung des endgültigen Angebots	2 4 ³ . August 202 6 ⁷	X-3.5	Veröffentlichung des endgültigen Angebots	
31. August 2026	X-3	Annahme des endgültigen Angebots	30 1 . August 202 6 ⁷	X-3	Annahme des endgültigen Angebots	
19. Oktober 2026	X-2	Veröffentlichung von RC	1 1 ⁹ . Oktober 202 6 ⁷	X-2	Veröffentlichung von RC	
13. Dezember 2026	X	Fahrplanwechsel	1 3 ² . Dezember 202 6 ⁷	X	Fahrplanwechsel	
20. Oktober 2026 - 11. Dezember 2027	X-2 - X+12	Antrags- und Zuweisungsphase für RC	20. 40. Oktober No- vember 202 6 ⁷ - 10. 1. Dezember 202 7 ⁸	X- 1,25 ² - X+12	Antrags- und Zuweisungsphase für RC	

Anlage 5.1a: Liste der aufkommensstarken Grenzstellen

Siehe in der Anlage	Aktualisierungen und redaktionelle Änderungen
-------------------------------------	---

Anlage 5.1b: Liste der Metropolbahnhöfe

Siehe in der Anlage	Aktualisierungen und redaktionelle Änderungen
-------------------------------------	---

Anlage 5.2: Beschreibung TPS

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	Siehe in der Anlage	Aktualisierungen und redaktionelle Änderungen
Anlage 5.3: Liste der Entgelte		
Anlage 5.3a: Liste der Entgelte der DB InfraGO AG Anlage 5.3b: Liste der Entgelte der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH Anlage 5.3c: Liste der Entgelte für die Nutzung von Personenbahnhöfen der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH	Anlage 5.3a: Liste der Entgelte der DB InfraGO AG Anlage 5.3b: Liste der Entgelte der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH Anlage 5.3c: Liste der Entgelte für die Nutzung von Personenbahnhöfen der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH Anlage 5.3c: Liste der Betriebsstellen und Gleise mit örtlicher Aufsicht	Die Entgelte für den Entgeltantrag 2028 werden nicht zur Stellungnahme veröffentlicht, da - noch keine OGK für 2027/2028 vorliegt, - die Entgelte für 2027 nicht genehmigt sind - Unklarheit über die Bundesfinanzierung besteht Die bisherige Anlage 5.3c wird gestrichen, da die Entgelte separat im Internet veröffentlicht sind. Die entsprechende Seite ist über den Link in Ziffer 7.3.2.4.1.2 erreichbar. Gleichzeitig Aufnahme einer neuen Anlage 5.3c aufgrund der Aufnahme der örtlichen Aufsicht durch die DB InfraGO AG als Pflichtleistung
Anlage 5.4.2: Umrisslinie zur Preisbildung aT		
	Siehe in der Anlage	Aktualisierungen und redaktionelle Änderungen
Anlage 5.6.2.3: Entgeltnachlass und erweiterte Kompensationsleistungen bei Umleitung aufgrund von Baumaßnahmen durch Generalsanierungsmaßnahmen (Hochleistungskorridore)		
Für folgende Generalsanierungsmaßnahmen wird im Netzfahrplan 2027 ein Entgeltnachlass gemäß den Regelungen der Ziffer 5.6.2.3 der INB 2027 gewährt:	Für folgende Generalsanierungsmaßnahmen wird im Netzfahrplan 2027 2028 ein Entgeltnachlass gemäß den Regelungen der Ziffer 5.6.2.3 der INB 2027 2028 gewährt:	Die DB InfraGO AG setzt in den INB 2028 für Trassen des SPFV und für Trassen des Gelegenheitsverkehrs des SGV den Entgeltnachlass fort, wenn diese Trassen von
3. (München-) Rosenheim – Salzburg [05.02.2027 – 09.07.2027]	1. München – Rosenheim [25.02.2028 – 21.04.2028]	

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
4. (Hannover-) Lehrte - Berlin (Schnellfahrstrecke) [05.02.2027 - 10.12.2027] 5. Fulda - Hanau (Kinzigtalbahn) [13.08.2027 - 11.12.2027]	2. Hagen - Hamm [21.01.2028 - 23.06.2028] 3. Köln - Mainz (Linker Rhein) [04.02.2028 - 07.07.2028] 1. Hamburg - Lübeck [23.06.2028 - 08.12.2028] 2. Hanau - Fulda (Fortführung aus 2027) [12.12.2027 - 04.02.2028] 1. (München-) Rosenheim - Salzburg [05.02.2027 - 09.07.2027] 2. (Hannover-) Lehrte - Berlin (Schnellfahrstrecke) [05.02.2027 - 10.12.2027] Fulda - Hanau (Kinzigtalbahn) [13.08.2027 - 11.12.2027]	Korridorsanierungsmaßnahmen betroffen sind und aufgrund dessen umgeleitet werden müssen. Der Entgeltnachlass soll die Trassenmehrkosten aufgrund der längeren Umleitungslaufwege kompensieren. Hierfür werden je Maßnahme und Verkehrsart spezifische Umleitungsfaktoren (=Entgeltnachlass) kalkuliert und in der Anlage 5.6.2.3 der INB veröffentlicht.
1. Generalsanierungsmaßnahme Rosenheim - Salzburg Für die Generalsanierungsmaßnahme Rosenheim - Salzburg wird ein Umleitungsfaktor in Höhe von 0,84 auf das Trassenentgelt von Gelegenheitsverkehrstrassen des SGV sowie in Höhe von 0,81 auf das Trassenentgelt von Trassen des SPFV gewährt. Folgende Streckenabschnitte sind als Umleitungsstrecken für die Generalsanierungsmaßnahme definiert: ■ Nürnberg - Regensburg - Plattling - Passau ■ München - Landshut - Plattling - Passau ■ München - Mühldorf - Simbach ■ München - Mühldorf - Freilassing ■ München - Rosenheim - Kufstein	1. Generalsanierungsmaßnahme München - Rosenheim Für die Generalsanierungsmaßnahme München - Rosenheim wird ein Umleitungsfaktor in Höhe von 0,89 auf das Trassenentgelt von Gelegenheitsverkehrstrassen des SGV sowie in Höhe von 0,89 auf das Trassenentgelt von Trassen des SPFV gewährt. Folgende Streckenabschnitte sind als Umleitungsstrecken für die Generalsanierungsmaßnahme definiert: ■ Rosenheim - Holzkirchen - München (SGV) ■ Rosenheim - Mühldorf - München (SGV) ■ Passau - Plattling - Landshut - München (SGV+SPFV) ■ Passau - Plattling - Regensburg - Nürnberg (SGV) ■ Freilassing - Mühldorf (Inn) - München (Dieseltraktion) (SGV) ■ Mittenwald - München (SPFV) 1. Generalsanierungsmaßnahme Rosenheim - Salzburg Für die Generalsanierungsmaßnahme Rosenheim - Salzburg wird ein Umleitungsfaktor in Höhe von 0,84 auf das Trassenentgelt von Gelegenheitsverkehrstrassen des SGV sowie in Höhe von 0,81 auf das Trassenentgelt von Trassen des SPFV gewährt. Folgende Streckenabschnitte sind als Umleitungsstrecken für die Generalsanierungsmaßnahme definiert:	Die DB InfraGO AG setzt in den INB 2028 für Trassen des SPFV und für Trassen des Gelegenheitsverkehrs des SGV den Entgeltnachlass fort, wenn diese Trassen von Korridorsanierungsmaßnahmen betroffen sind und aufgrund dessen umgeleitet werden müssen. Der Entgeltnachlass soll die Trassenmehrkosten aufgrund der längeren Umleitungslaufwege kompensieren. Hierfür werden je Maßnahme und Verkehrsart spezifische Umleitungsfaktoren (=Entgeltnachlass) kalkuliert und in der Anlage 5.6.2.3 der INB veröffentlicht.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	Nürnberg – Regensburg – Plattling – Passau München – Landshut – Plattling – Passau München – Mühldorf – Simbach München – Mühldorf – Freilassing München – Rosenheim – Kufstein	
2. Generalsanierungsmaßnahme Lehrte – Berlin Für die Generalsanierungsmaßnahme Lehrte - Berlin wird ein Umleitungsfaktor in Höhe von 0,87 auf das Trassenentgelt von Gelegenheitsverkehrstrassen des SGV sowie in Höhe von 0,94 auf das Trassenentgelt von Trassen des SPFV gewährt. Folgende Streckenabschnitte sind als Umleitungsstrecken für die Generalsanierungsmaßnahme definiert: ■ Berlin – Potsdam – Magdeburg – Braunschweig – Hildesheim – Göttingen – Kassel – Paderborn – Hamm ■ Berlin – Potsdam – Magdeburg – Braunschweig – Hannover ■ Berlin – Lutherstadt-Wittenberg – Halle (Saale) – Teutleben – Erfurt – Bebra – Fulda ■ Berlin – Lutherstadt-Wittenberg – Halle (Saale) – Naumburg – Erfurt – Bebra – Fulda ■ Berlin – Brieselang – Bad Belzig – Roßlau – Bitterfeld – Halle (Saale) – Erfurt – Bebra – Fulda ■ Berlin – Lutherstadt-Wittenberg – Halle (Saale) – Leinefelde – Göttingen – Hannover ■ Berlin – Lutherstadt-Wittenberg – Halle (Saale) – Leinefelde – Kassel – Warburg – Paderborn – Hamm ■ Berlin – Wolfsburg – Braunschweig – Hannover	2. Generalsanierungsmaßnahme Hagen – Hamm <u>Für die Generalsanierungsmaßnahme Hagen - Hamm wird ein Umleitungsfaktor in Höhe von 0,86 auf das Trassenentgelt von Gelegenheitsverkehrstrassen des SGV sowie in Höhe von 0,95 auf das Trassenentgelt von Trassen des SPFV gewährt.</u> <u>Folgende Streckenabschnitte sind als Umleitungsstrecken für die Generalsanierungsmaßnahme definiert:</u> ■ <u>Hamm – Recklinghausen – Oberhausen – Duisburg-Wedau – Köln (SGV)</u> ■ <u>Münster – Recklinghausen – Oberhausen – Duisburg-Wedau – Köln (SGV)</u> ■ <u>Hamm – Altenbeken – Kassel – Gießen – Aschaffenburg (SGV)</u> ■ <u>Köln-Mülheim – Leverkusen Mitte – Düsseldorf – Duisburg – Essen – Bochum – Dortmund – Kamen – Hamm (SPFV)</u> 2. Generalsanierungsmaßnahme Lehrte – Berlin Für die Generalsanierungsmaßnahme Lehrte - Berlin wird ein Umleitungsfaktor in Höhe von 0,87 auf das Trassenentgelt von Gelegenheitsverkehrstrassen des SGV sowie in Höhe von 0,94 auf das Trassenentgelt von Trassen des SPFV gewährt. Folgende Streckenabschnitte sind als Umleitungsstrecken für die Generalsanierungsmaßnahme definiert:	Die DB InfraGO AG setzt in den INB 2028 für Trassen des SPFV und für Trassen des Gelegenheitsverkehrs des SGV den Entgeltnachlass fort, wenn diese Trassen von Korridorsanierungsmaßnahmen betroffen sind und aufgrund dessen umgeleitet werden müssen. Der Entgeltnachlass soll die Trassenmehrkosten aufgrund der längeren Umleitungslaufwege kompensieren. Hierfür werden je Maßnahme und Verkehrsart spezifische Umleitungsfaktoren (=Entgeltnachlass) kalkuliert und in der Anlage 5.6.2.3 der INB veröffentlicht.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	■ Berlin – Potsdam – Magdeburg – Braunschweig – Hildesheim – Göttingen – Kassel – Paderborn – Hamm ■ Berlin – Potsdam – Magdeburg – Braunschweig – Hannover ■ Berlin – Lutherstadt Wittenberg – Halle (Saale) – Teutleben – Erfurt – Bebra – Fulda ■ Berlin – Lutherstadt Wittenberg – Halle (Saale) – Naumburg – Erfurt – Bebra – Fulda ■ Berlin – Brieselang – Bad Belzig – Roßlau – Bitterfeld – Halle (Saale) – Erfurt – Bebra – Fulda ■ Berlin – Lutherstadt Wittenberg – Halle (Saale) – Leinefelde – Göttingen – Hannover ■ Berlin – Lutherstadt Wittenberg – Halle (Saale) – Leinefelde – Kassel – Warburg – Paderborn – Hamm Berlin – Wolfsburg – Braunschweig – Hannover	
	<u>3. Generalsanierungsmaßnahme Köln – Mainz (Linker Rhein)</u> <u>Für die Generalsanierungsmaßnahme Köln – Mainz (Linker Rhein) wird ein Umleitungsfaktor in Höhe von 0,89 auf das Trassenentgelt von Gelegenheitsverkehrstrassen des SGV sowie in Höhe von 0,99 auf das Trassenentgelt von Trassen des SPFV gewährt.</u> <u>Folgende Streckenabschnitte sind als Umleitungsstrecken für die Generalsanierungsmaßnahme definiert:</u> <u>■ Duisburg-Wedau – Troisdorf – Wiesbaden (SGV)</u> <u>■ Duisburg-Wedau – Troisdorf – Siegen – Gießen – Aschaffenburg (SGV)</u> <u>■ Altenbeken – Kassel – Gießen – Aschaffenburg (SGV)</u> <u>■ Koblenz – Trier – Saarbrücken – Mannheim (SGV)</u> <u>■ Köln – Troisdorf – Wiesbaden – Mainz (SPFV)</u>	Die DB InfraGO AG setzt in den INB 2028 für Trassen des SPFV und für Trassen des Gelegenheitsverkehrs des SGV den Entgeltnachlass fort, wenn diese Trassen von Korridorsanierungsmaßnahmen betroffen sind und aufgrund dessen umgeleitet werden müssen. Der Entgeltnachlass soll die Trassenmehrkosten aufgrund der längeren Umleitungslaufwege kompensieren. Hierfür werden je Maßnahme und Verkehrsart spezifische Umleitungsfaktoren (=Entgeltnachlass) kalkuliert und in der Anlage 5.6.2.3 der INB veröffentlicht.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	<u>4. Generalsanierungsmaßnahme Hamburg – Lübeck</u> Für die Generalsanierungsmaßnahme Hamburg – Lübeck wird ein Umleitungsfaktor in Höhe von 0,89 auf das Trassenentgelt von Gelegenheitsverkehrstrassen des SGV gewährt. <u>Folgende Streckenabschnitte sind als Umleitungsstrecken für die Generalsanierungsmaßnahme definiert:</u> ■ <u>Lübeck – Büchen – Boizenburg – Büchen – Maschen/Hamburg (Dieseltraktion) (SGV)</u> ■ <u>Lübeck – Büchen – Lüneburg (Dieseltraktion) (SGV)</u> ■ <u>Lübeck – Bad Kleinen – Schwerin – Wittenberge – Stendal (Dieseltraktion) (SGV)</u>	Die DB InfraGO AG setzt in den INB 2028 für Trassen des SPFV und für Trassen des Gelegenheitsverkehrs des SGV den Entgeltnachlass fort, wenn diese Trassen von Korridorsanierungsmaßnahmen betroffen sind und aufgrund dessen umgeleitet werden müssen. Der Entgeltnachlass soll die Trassenmehrkosten aufgrund der längeren Umleitungslaufwege kompensieren. Hierfür werden je Maßnahme und Verkehrsart spezifische Umleitungsfaktoren (=Entgeltnachlass) kalkuliert und in der Anlage 5.6.2.3 der INB veröffentlicht.
3. Generalsanierungsmaßnahme Fulda – Hanau Für die Generalsanierungsmaßnahme Fulda – Hanau wird ein Umleitungsfaktor in Höhe von 0,85 auf das Trassenentgelt von Gelegenheitsverkehrstrassen des SGV sowie in Höhe von 0,91 auf das Trassenentgelt von Trassen des SPFV gewährt. Folgende Streckenabschnitte sind als Umleitungsstrecken für die Generalsanierungsmaßnahme definiert: ■ Hamburg/ Bremen – Münster – Duisburg – Köln – Wiesbaden – Oppenheim – Mannheim – Basel / München ■ Wanne-Eickel – Köln – Wiesbaden Ost – Darmstadt – Gemünden – Passau ■ Berlin/Halle (Saale) – Kassel – Wabern – Treysa – Marburg – Gießen – Mannheim (Main-Weser-Bahn) ■ Hamburg/Bremen – Kassel – Wabern – Treysa – Marburg – Gießen – Aschaffenburg – Gemünden – Würzburg – Passau (Main-Weser-Bahn) ■ Hamburg/Bremen – Kassel – Wabern – Treysa – Marburg – Gießen – Mannheim – Basel (Main-Weser-Bahn)	<u>35. Generalsanierungsmaßnahme Fulda – Hanau (Fortführung aus 2027)</u> Für die Generalsanierungsmaßnahme Fulda – Hanau wird ein Umleitungsfaktor in Höhe von 0,85 auf das Trassenentgelt von Gelegenheitsverkehrstrassen des SGV sowie in Höhe von 0,91 auf das Trassenentgelt von Trassen des SPFV gewährt. Folgende Streckenabschnitte sind als Umleitungsstrecken für die Generalsanierungsmaßnahme definiert: ■ Hamburg/ Bremen – Münster – Duisburg – Köln – Wiesbaden – Oppenheim – Mannheim – Basel / München <u>(SGV)</u> ■ Wanne-Eickel – Köln – Wiesbaden Ost – Darmstadt – Gemünden – Passau <u>(SGV)</u> ■ Berlin/Halle (Saale) – Kassel – Wabern – Treysa – Marburg – Gießen – Mannheim (Main-Weser-Bahn) <u>(SGV)</u> ■ Hamburg/Bremen – Kassel – Wabern – Treysa – Marburg – Gießen – Aschaffenburg – Gemünden – Würzburg – Passau (Main-Weser-Bahn) <u>(SGV)</u> ■ Hamburg/Bremen – Kassel – Wabern – Treysa – Marburg – Gießen – Mannheim – Basel (Main-Weser-Bahn) <u>(SGV)</u>	Die DB InfraGO AG setzt in den INB 2028 für Trassen des SPFV und für Trassen des Gelegenheitsverkehrs des SGV den Entgeltnachlass fort, wenn diese Trassen von Korridorsanierungsmaßnahmen betroffen sind und aufgrund dessen umgeleitet werden müssen. Der Entgeltnachlass soll die Trassenmehrkosten aufgrund der längeren Umleitungslaufwege kompensieren. Hierfür werden je Maßnahme und Verkehrsart spezifische Umleitungsfaktoren (=Entgeltnachlass) kalkuliert und in der Anlage 5.6.2.3 der INB veröffentlicht.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
■ Fulda - Wiesthal - Aschaffenburg - Hanau - Darmstadt (SFS) ■ Fulda - Würzburg - Nürnberg/München (SFS) ■ Fulda - Lohr - Aschaffenburg - Darmstadt - Mannheim - Basel (SFS) ■ Hamburg/Bremen - Magdeburg - Halle - Leipzig - Plauen - Hof - Regensburg (Dieseltraktion) ■ (Hamburg-Uelzen-Magdeburg-Halle) (Bremen/Hannover - Bebra-Erfurt) - Probstzella - Bamberg - Nürnberg ■ Würzburg - Gemünden - Aschaffenburg - Hanau - Darmstadt ■ München - Kornwestheim - Bietigheim-Bissingen - Mannheim ■ Nürnberg - Aalen - Kornwestheim - Bietigheim-Bissingen - Mannheim ■ Kassel - Fulda - Mottgers - Würzburg - Lauda - Osterburken - Stuttgart ■ Fulda - Mottgers - Gemünden - Aschaffenburg - Hanau Südseite - Frankfurt Süd - Frankfurt Hbf ■ Berlin - Erfurt - Theuern - Breitengüßbach - Schweinfurt - Würzburg ■ Kassel-Wilhelmshöhe - Gießen - Friedberg (Hessen) - Hanau - Frankfurt ■ Berlin - Erfurt Hbf - Schweinfurt - Gemünden (Main) - Aschaffenburg - Hanau Hbf - Frankfurt	■ Fulda - Wiesthal - Aschaffenburg - Hanau - Darmstadt (SFS) (SGV) ■ Fulda - Würzburg - Nürnberg/München (SFS) (SGV) ■ Fulda - Lohr - Aschaffenburg - Darmstadt - Mannheim - Basel (SFS) (SPFV) ■ Hamburg/Bremen - Magdeburg - Halle - Leipzig - Plauen - Hof - Regensburg (Dieseltraktion) (SGV) ■ (Hamburg-Uelzen-Magdeburg-Halle) (Bremen/Hannover - Bebra-Erfurt) - Probstzella - Bamberg - Nürnberg (SGV) ■ Würzburg - Gemünden - Aschaffenburg - Hanau - Darmstadt (SGV) ■ München - Kornwestheim - Bietigheim-Bissingen - Mannheim (SGV) ■ Nürnberg - Aalen - Kornwestheim - Bietigheim-Bissingen - Mannheim (SGV) ■ Kassel - Fulda - Mottgers - Würzburg - Lauda - Osterburken - Stuttgart (SPFV) ■ Fulda - Mottgers - Gemünden - Aschaffenburg - Hanau Südseite - Frankfurt Süd - Frankfurt Hbf (SPFV) ■ Berlin - Erfurt - Theuern - Breitengüßbach - Schweinfurt - Würzburg (SPFV) ■ Kassel-Wilhelmshöhe - Gießen - Friedberg (Hessen) - Hanau - Frankfurt (SPFV) ■ Berlin - Erfurt Hbf - Schweinfurt - Gemünden (Main) - Aschaffenburg - Hanau Hbf - Frankfurt (SPFV)	
Klausel erweiterte Kompensationsleistungen Zugangsberechtigte können unter nächstehenden Voraussetzungen durch die DB InfraGO AG gestellte Dieseltraktionsleistungen für folgende Generalsanierungsmaßnahmen in Anspruch nehmen:	Klausel erweiterte Kompensationsleistungen Zugangsberechtigte können unter nächstehenden Voraussetzungen durch die DB InfraGO AG gestellte Dieseltraktionsleistungen für folgende Generalsanierungsmaßnahmen in Anspruch nehmen:	Die Regelungen zur Unterstützung bei Nutzung bestimmter, nicht elektrifizierter Umleitungswege für den SGV werden in die neue Ziffer 5.6.8 verschoben.

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
4. Rosenheim - Salzburg [05.02.2027 - 09.07.2027] zwischen München Nord und Freilassing bzw. Salzburg 5. Bremerhaven - Bremen [09.07. - 10.12.2027] zwischen Bremerhaven Speckenbüttel und Maschen Die Dieseltraktionsleistungen kommen auf den oben unter 1. (Generalsanierungsmaßnahme Rosenheim - Salzburg) genannten Umleitungsstrecken zum Einsatz. Für die Generalsanierung Bremerhaven - Bremen existiert keine alternative, elektrifizierte Umleitungsstrecke, daher kommt die Dieseltraktionsleistung auf der Infrastruktur der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb) zum Einsatz. Zugangsberechtigte, die die bereitgestellten Dieseldieselfahrzeuge nutzen möchten, bestellen die entsprechende Trasse sowie das Dieseldieselfahrzeug im Netzfahrplan (NEP 1 oder NEP 2), und schließen einen Kooperationsvertrag mit der DB InfraGO AG über die Nutzung des Dieseldieselfahrzeugs. Nähere Informationen zum Verfahren sind über die regionalen Ansprechpartner:innen des Fahrplans der DB InfraGO AG erhältlich. Alternativ können die Zugangsberechtigten eine Kompensation für die Nutzung der genannten Umleitungsstrecken erhalten, wenn sie die Dieseltraktionsleistung selbst erbringen. Auch hierfür ist ein Kooperationsvertrag mit der DB InfraGO AG abzuschließen. Die Kompensation für die vorliegenden Strecken beträgt: ■ Rosenheim - Salzburg: 2.926 EUR je Zuglauf (einfache Strecke) ■ Bremerhaven - Bremen: 2.506 EUR je Zuglauf (einfache Strecke) Sie berechnet sich wie folgt: Die der DB InfraGO AG entstehenden monatlichen Mietkosten für ein Dieseldieselfahrzeug sowie die Personalkosten für entsprechende Triebfahrzeugführende (berechnet aus den Personalkosten ausgewiesen als Stundensatz, der Anzahl der erforderlichen Schichten pro Monat und der jeweiligen Länge der Schichten) werden addiert und durch die Anzahl der erwarteten Fahrten pro Monat geteilt. Zu dem Ergebnis werden die Kraftstoffkosten (berechnet nach dem Durchschnittsverbrauch, der Länge der zu befahrenden Strecke und dem zum Zeitpunkt der Berechnung vom	1. Rosenheim - Salzburg [05.02.2027 - 09.07.2027] zwischen München Nord und Freilassing bzw. Salzburg 2. Bremerhaven - Bremen [09.07. - 10.12.2027] zwischen Bremerhaven Speckenbüttel und Maschen Die Dieseltraktionsleistungen kommen auf den oben unter 1. (Generalsanierungsmaßnahme Rosenheim - Salzburg) genannten Umleitungsstrecken zum Einsatz. Für die Generalsanierung Bremerhaven - Bremen existiert keine alternative, elektrifizierte Umleitungsstrecke, daher kommt die Dieseltraktionsleistung auf der Infrastruktur der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (evb) zum Einsatz. Zugangsberechtigte, die die bereitgestellten Dieseldieselfahrzeuge nutzen möchten, bestellen die entsprechende Trasse sowie das Dieseldieselfahrzeug im Netzfahrplan (NEP 1 oder NEP 2), und schließen einen Kooperationsvertrag mit der DB InfraGO AG über die Nutzung des Dieseldieselfahrzeugs. Nähere Informationen zum Verfahren sind über die regionalen Ansprechpartner:innen des Fahrplans der DB InfraGO AG erhältlich. Alternativ können die Zugangsberechtigten eine Kompensation für die Nutzung der genannten Umleitungsstrecken erhalten, wenn sie die Dieseltraktionsleistung selbst erbringen. Auch hierfür ist ein Kooperationsvertrag mit der DB InfraGO AG abzuschließen. Die Kompensation für die vorliegenden Strecken beträgt: ■ Rosenheim - Salzburg: 2.926 EUR je Zuglauf (einfache Strecke) ■ Bremerhaven - Bremen: 2.506 EUR je Zuglauf (einfache Strecke) Sie berechnet sich wie folgt: Die der DB InfraGO AG entstehenden monatlichen Mietkosten für ein Dieseldieselfahrzeug sowie die Personalkosten für entsprechende Triebfahrzeugführende (berechnet aus den Personalkosten ausgewiesen als Stundensatz, der Anzahl der erforderlichen Schichten pro Monat und der jeweiligen Länge der Schichten) werden addiert und durch die Anzahl der erwarteten Fahrten pro Monat geteilt. Zu dem Ergebnis werden die Kraftstoffkosten (berechnet nach dem Durchschnittsverbrauch, der Länge der zu befahrenden Strecke und dem zum Zeitpunkt der Berechnung vom	

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
Statistischen Bundesamt ausgewiesenen Dieselpreis) hinzugerechnet. Dies ergibt die Kompensationszahlung je durchgeführter Fahrt. Die Kompensationsleistung als Alternative zur Inanspruchnahme der durch die DB InfraGO AG gestellten Dieseltraktionsleistungen steht für Trassen des Netzfahrplans und des Gelegenheitsverkehrs zur Verfügung und setzt das Bestehen eines Trassennutzungsvertrags voraus. Die Zugangsberechtigten stellen der DB InfraGO AG die Leistung monatlich in Rechnung. Details zur Abrechnung sind in der Kooperationsvereinbarung geregelt. Die Stellung der Dieseltraktionsleistungen ist in beiden Fällen mit dem Trassenentgelt abgegolten. Nähere Informationen zum Verfahren sind über die regionalen Ansprechpartner:innen des Fahrplans der DB InfraGO AG erhältlich.	Statistischen Bundesamt ausgewiesenen Dieselpreis) hinzugerechnet. Dies ergibt die Kompensationszahlung je durchgeführter Fahrt. Die Kompensationsleistung als Alternative zur Inanspruchnahme der durch die DB InfraGO AG gestellten Dieseltraktionsleistungen steht für Trassen des Netzfahrplans und des Gelegenheitsverkehrs zur Verfügung und setzt das Bestehen eines Trassennutzungsvertrags voraus. Die Zugangsberechtigten stellen der DB InfraGO AG die Leistung monatlich in Rechnung. Details zur Abrechnung sind in der Kooperationsvereinbarung geregelt. Die Stellung der Dieseltraktionsleistungen ist in beiden Fällen mit dem Trassenentgelt abgegolten. Nähere Informationen zum Verfahren sind über die regionalen Ansprechpartner:innen des Fahrplans der DB InfraGO AG erhältlich.	
Anlage 5.7.2.1: Richtlinie 420.9001		
Anlage 5.7.2.2: Richtlinie 048.2002		
Anlage 5.7.6 Kategoriespezifische Basisleistungen und weitere Leistungen der INB (Bereich Personenbahnhöfe)		
	Siehe in der Anlage	Aktualisierungen und redaktionelle Änderungen
Anlage 5.10.1: Beauftragung		
	Anlage entfällt	Anlage entfällt.
Anlage 7.3.1.6.1a: Muster Einzelanmeldung		

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
	Siehe in der Anlage	Aktualisierungen und redaktionelle Änderungen
Anlage 7.3.1.6.1b: Muster Sammelanmeldung		
	Siehe in der Anlage	Aktualisierungen und redaktionelle Änderungen
Anlage 7.3.1.6.1c: Nutzungsbedingungen Anlagenportal Netz		
(1) Selbstregistrierung (des Admin) / Antrag Für die vollständige Nutzung des Anlagenportal Netz (APN) müssen seitens des Zugangsberechtigten folgende Angaben online eingegeben werden: ■ Geschäftspartnernummer / Grundsatzgeschäftspartnernr. / UIC - Rics-Nr. (Company ID) ■ Kommunikationsdaten (Firmenname, Ansprechpartner, Adresse, Telefon/Fax, E-Mailadresse)	(1) Selbstregistrierung (des Admin) / Antrag Für die vollständige Nutzung des Anlagenportal Netz (APN) müssen seitens des Zugangsberechtigten folgende Angaben online eingegeben werden: ■ Geschäftspartnernummer / Grundsatzgeschäftspartnernr. / UIC - Rics-Nr. (Company ID Organisation Code) ■ Kommunikationsdaten (Firmenname, Ansprechpartner, Adresse, Telefon/Fax, E-Mailadresse)	Seit dem 01.01.2026 wurde der Company Code vom Organisation Code abgelöst. Zur Identifikation im Nachrichtenaustausch nach der Telematics TSI (EU-Verordnung 2026/253) muss der Organisation Code anstatt des Company Code verwendet werden. Zugangsberechtigte müssen einen dem Company Code gleichlautenden Organisation Code bei der ERA beantragen und der DB InfraGO AG bestätigen. Durch die Beantragung eines gleichlautenden Organisation Codes wird der Anpassungsbedarf in den Datenbanken und der Aufwand für alle Beteiligten möglichst gering gehalten.
Anlage 7.3.1.6.1.5: Liste SE, Angebot NV nur für eine Netzfahrplanperiode		
	Siehe in der Anlage	Aktualisierungen und redaktionelle Änderungen
Anlage 7.3.1.6.1.6: Liste Trafogleise in Serviceeinrichtungen		
	Siehe in der Anlage	Aktualisierungen und redaktionelle Änderungen

INB 2027	INB 2028	Anmerkungen
Anlage 7.3.1.6.1.9: Zugangskonzept Logistikstellen		
	Siehe in der Anlage	Aktualisierungen und redaktionelle Änderungen
Anlage 7.3.2.4.1.1: Zuordnungssystematik Stationen zu den jeweiligen Kategorien		
	Siehe in der Anlage	Aktualisierungen und redaktionelle Änderungen