

Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG 2027 (INB 2027)

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
Anlage 3.4.3.1 „Nutzungsbedingungen Infraportal“		
	Siehe in der Anlage	Mit der Änderung kommt die DB InfraGO AG dem Wunsch des Markts nach, weitere technische Optionen für die Zwei-Faktor-Authentifizierung im Rahmen des Anmeldeprozesses für das Infraportal bereit zu stellen. Es gibt gleichzeitig keinerlei negative Auswirkungen. Die DB InfraGO AG möchte die mit der Änderung verbundenen Erleichterungen den Zugangsberechtigten so schnell wie möglich zur Verfügung zu stellen. Deshalb erfolgt die Änderung unterjährig nach Abschluss des Unterrichtsverfahrens der BNetzA.
Anlage 4.6.2 – Übersicht der überlasteten Schienenwege und NV		
Nutzungsvorgaben für die als temporär überlastet erklärten Schienenwege während der Sperrung Lehrte – Berlin (02.10.2026-11.12.2027)		
	Siehe in der Anlage	Die Nutzungsvorgaben für die als temporär überlastet erklärten Schienenwegen während der Sperrung Lehrte – Berlin (02.12.2026-11.12.2027) bedürfen der unterjährigen Anpassung. Die Generalsanierung Lehrte – Berlin erstreckt sich sowohl auf das Fahrplanjahr 2026 als auch das Fahrplanjahr 2027. Die Änderungen treten gemäß § 19 Abs. 6 ERegG am 20.10.2026 vorläufig in Kraft. Mit den beabsichtigten Änderungen wahrt die DB InfraGO AG insbesondere die Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten sowie die Interessen der Verbraucher gemäß § 3 Nr. 2 ERegG und gewährleistet einen leistungsfähigen und zuverlässigen Betrieb der Eisenbahninfrastruktur gemäß § 3 Nr. 5 ERegG. Damit diese Anpassung im Fahrplan 2027 Beachtung findet, ist ihre vorläufige Inkraftsetzung notwendig. Ein Abwarten auf die nächste Anpassung der Nutzungsbedingungen nach den Fristen des § 19 Abs. 5 ERegG würde dazu führen, dass diese Anpassung erst zum Netzfahrplan 2029 verbindlich werden würde und damit auf den Fahrplan 2027 überhaupt keine Auswirkungen hätte. Das Einhalten der Fristvorgaben aus § 19 Abs. 5 ERegG führt im Ergebnis zu

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
		einer konkreten und wesentlichen Beeinträchtigung der Regulierungsziele gemäß § 3 Nr. 2 und 5 ERegG. Die beabsichtigten Änderungen der Vorgaben für 2027 sind durch Änderungsmodus kenntlich gemacht. Die Notwendigkeit dieser Anpassungen hat folgenden Hintergrund: Im Rahmen der Planung der Erneuerung der Eisenbahnüberführung Zweigkanal in 2032 haben Bauwerksdiagnostik und statische Nachrechnung im Jahr 2026 wesentliche Defizite an Teilen der Tragkonstruktion bereits jetzt ergeben. Dies führte zur derzeit aktuellen Einschätzung, dass für die Fahrplanung 2027 von einer eingleisigen Verfügbarkeit der Strecke 1730 auszugehen ist. Dabei wird noch der positive Fall einer eingleisigen Befahrbarkeit unterstellt. Zur abschließenden Bewertung sind weitere Untersuchungen an bislang nicht einsehbaren Bauteilen erforderlich. Dieser Umstand macht eine Anpassung der bisher für 2027 vorgesehenen Regelungen dahingehend nötig, dass auf dieser Strecke 1730 zwischen Vechelde und Groß Gleidingen eine maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart festzusetzen war. Durch diese Anpassung wird sichergestellt werden, dass alle drei Verkehrsarten entsprechend ihren Bedürfnissen Kapazitäten erhalten. Da die Strecke 6107 (Lehrter Stammbahn) zwischen Stendal und Oebisfelde nicht elektrifiziert wurde, wurden die beiden Abschnitten Bamme – Schönhausen West und Möringen – Gardelegen gelten diese Strecken nicht mehr als temporär überlastet erklärt und deswegen waren sie aus den Nutzungsbedingungen zu streichen. Zur Beibehaltung der Fahrzeiten über den Umleitungsweg Magdeburg entfällt die Fahrzeitvorgabe im Abschnitt Magdeburg-Sudenburg – Helmstedt. Durch die entfallende Fahrzeitvorgabe können weniger Züge über den Abschnitt Magdeburg-Sudenburg – Helmstedt verkehren. Dies führt zu einem Umleitungsbedarf über die Strecke Halle – Eichenberg, die im Abschnitt Halle Saalebrücke – Angersdorf als temporär überlasteter Schienenweg erklärt wurde. Für diesen Abschnitt wurden ebenfalls eine maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart vorgegeben. Durch diese Anpassung wird sichergestellt werden, dass alle drei Verkehrsarten entsprechend ihren Bedürfnissen Kapazitäten erhalten. Zugleich wurde die Nutzungsbedingung 7 neu eingefügt, mit der ebenfalls eine optimale Kapazitätsauslastung erzielt werden soll. Durch die Nutzungsbedingung 7 wird die

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
		Strecke Magdeburg – Helmstedt entlastet und die Kapazitäten auf der Strecke Halle – Eichenberg sinnvoll genutzt. Da der alternative Laufweg für die Verkehre mit entsprechenden Zuglaufpunkten zur Anwendung kommen soll, ist die Regelung angemessen. Mit der Regelung unter Punkt 3.4 wird sichergestellt, dass es nicht zu einem Ausschluss für Züge für militärische Zwecke und Gefahrguttransporte kommt. Der gesellschaftliche Nutzen umfasst auch die Güterzüge für militärische Zwecke und Gefahrguttransporte. Ohne diese Regelung bestünde die Gefahr das wichtige Züge für militärische Zwecke und Züge mit Gefahrgut, die versorgungsrelevant sind, nicht durchgeführt werden könnten, da sie keine sonstige Alternative haben. Hierdurch würde die Gefahr bestehen, dass Industrie und Wirtschaft nicht mit versorgungsrelevanten Gütern versorgt werden könnten und auch den militärischen Bedürfnissen nicht Rechnung getragen wird. Vor dem Hintergrund ist zur Sicherstellung der Durchführung von diesen Verkehren auf der in der Regelung genannten Relation mit den genannten Gütern eine Regelung zu treffen. Die übrigen Anpassungen stehen mit den hier hervorgehobenen Anpassungen zusammen und sind ebenfalls durch Änderungsmodus hervorgehoben. Die angestrebten Anpassungen bisheriger und Erstellung neuer Regelungen unterstützen eine optimale Kapazitätsauslastung der Strecken. Der SPFV kann unter Beibehaltung der Zeiten zwischen Hannover und Berlin verkehren (trotz Laufweg über Hildesheim bzw. Langsamfahrstelle bei Vechede). Der SPNV westlich von Halle wird nachfragegerecht abgebildet. Für den SGV werden ausreichend Kapazitäten durch die Umleitungsstrecke über Eisleben geschaffen und es werden auch Züge für militärische Zwecke und Gefahrguttransporte unter bestimmten Bedingungen abgesichert. Diese Anpassungen sind als eine einheitlich und in gegenseitiger Abhängigkeit zu sehen. Ohne diese Nutzungsbedingungen würde die Kapazität nicht optimal in der Summe auf allen Umleitungsstrecken ausgenutzt werden können, was dazu führen würde, dass Gefahr bestünde, dass weniger Verkehr jeder Verkehrsart durchgeführt werden könnte. Dadurch wären insbesondere die Regulierungsziele des § 3 Nr. 2 und Nr. 5 ERegG wesentlich beeinträchtigt.

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
	Siehe in der Anlage	Aufgrund der Anpassungen am PEK-Entwurf Lehrte – Berlin und der Nutzungsvorgaben „TÜLS während der Sperrung Lehrte – Berlin“ ergeben sich Anpassungen an der Anlage 5.6.2.3, hier werden die folgenden Streckenabschnitte aufgenommen: • Brieselang (bei Berlin) – Wittenberge – Hamburg-Harburg – Sagehorn – Osnabrück – Hamm • Halle – Eichenberg – Hannover Die Änderungen werden zum 20. Oktober 2026 gemäß § 19 Abs. 6 ERegG vorläufig in Kraft gesetzt. Ohne die Änderungen wären die Regulierungsziele Nr. 2 und Nr. 5 des § 3 ERegG wesentlich beeinträchtigt. Zur näheren Begründung der vorläufigen Inkraftsetzung verweisen wir auf die Begründungen für die Anlage 4.6.2, die aus Gründen des Sachzusammenhangs hier ebenfalls gelten.

Ril 420.0209 Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen - Abstellung und Rückstau von Zügen disponieren

Abschnitt 1 Züge auf Betriebsführungsgleisen Absatz 3: Stehende Züge und Fahrzeuge

(3) Auf Betriebsführungsgleisen stehende Züge werden unterschieden:

- nach Rückstauzügen, die aus netzverursachten Gründen abgespannt sind bzw. nicht gefahren werden können (wegen eingeschränkter Fahrwegverfügbarkeit). Ein Zug wird so lange als zurückgestaut betrachtet, bis wieder freie Trassenkapazität zur Verfügung steht. Das EVU muss dann veranlassen, dass der Zug innerhalb einer angemessenen Frist abgefahren wird. Den vorgesehenen Abfahrtszeitpunkt teilt das EVU der BZ mit.
- nach abgestellten Zügen, die nicht aus netzverursachten Gründen abgespannt sind bzw. nicht gefahren werden können. Dazu gehören auch Züge,
 - die wegen Weigerung durch Nachbarbahnen (EVU/Eisenbahninfrastrukturbetreiber (EIU)), oder
 - wegen EVU-bedingter Verzögerungen in der Weiterbeförderung, oder
 - wegen Störungen an Fahrzeugen abgestellt wurden.

Abschnitt 1 Züge auf Betriebsführungsgleisen Absatz 3: Stehende Züge und Fahrzeuge

(3) Auf Betriebsführungsgleisen stehende Züge werden unterschieden nach:

a) ~~nach~~ Rückstauzügen, die aus netzverursachten Gründen abgespannt sind bzw. nicht gefahren werden können (wegen eingeschränkter Fahrwegverfügbarkeit). ~~Ein Zug~~ Dabei wird ein Zug so lange als zurückgestaut betrachtet, bis wieder freie Trassenkapazität zur Verfügung steht. Das EVU muss dann veranlassen, dass der Zug innerhalb einer angemessenen Frist abgefahren wird. Den vorgesehenen Abfahrtszeitpunkt teilt das EVU der BZ mit.

b) ~~nach~~ abgestellten Zügen, die ~~nicht~~ aus anderen als netzverursachten Gründen abgespannt sind bzw. nicht gefahren werden können. Dazu gehören auch Züge, die wegen

- ~~wegen~~ Weigerung durch Nachbarbahnen (EVU/Eisenbahninfrastrukturbetreiber (EIU)), oder
- ~~wegen~~ EVU-bedingter Verzögerungen in der Weiterbeförderung stehen; oder
- wegen Störungen an Fahrzeugen abgestellt wurden.

Die DB InfraGO AG hat den Beschluss BK10-23-0076_Z betreffend die Vorgaben zum Weigern von Zügen der Richtlinie 420.0209 in die INB 2025 und INB 2026 umgesetzt. Diese Umsetzung erfolgte im Rahmen des Verfahrens BK10-25-0697_Z. Zum Zeitpunkt des hierzu zugehörigen Stellungnahmeverfahrens und zum Zeitpunkt der Unterrichtung waren die INB 2027 noch nicht veröffentlicht, jedoch im Erstellungsprozess. Folglich konnten diese Anpassungen in den INB 2027 im Regelprozess nicht berücksichtigt werden. Im Rahmen der INB 2027 wurde das Elektronische Abstellbuch (EAB) in das Regelwerk 420.0209 aufgenommen. Im Rahmen dieser unterjährigen Änderung der Richtlinie 420.0209 geht es darum, die Umsetzungen des Beschlusses BK10-23-0076_Z auch in das Regelwerk 420.0209 ab 2027 ff. zu überführen. Die Regelungen zum EAB sollen ebenfalls beibehalten werden. Folglich sind mit dieser unterjährigen Änderung keine neuen inhaltlichen Änderungen verbunden. Die Regelungen sollen zusammengeführt werden in den Nutzungsbedingungen 2027 ff.

Die Änderungen treten gemäß § 19 Abs. 6 ERegG am 20.10.2026 vorläufig in Kraft. Mit den beabsichtigten Änderungen wahrt die DB InfraGO AG insbesondere die Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten sowie die Interessen der Verbraucher gemäß § 3 Nr. 2 ERegG und

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
		gewährleistet einen leistungsfähigen und zuverlässigen Betrieb der Eisenbahninfrastruktur gemäß § 3 Nr. 5 ERegG. Damit diese Anpassung in das Regelwerk 2027 Eingang findet, ist ihre unterjährige Änderung und vorläufige Inkraftsetzung notwendig. Ein Abwarten auf die nächste Anpassung der Nutzungsbedingungen nach den Fristen des § 19 Abs. 5 ERegG würde dazu führen, dass diese Anpassung erst zum Netzfahrplan 2029 verbindlich werden würde. Das Einhalten der Fristvorgaben aus § 19 Abs. 5 ERegG führt im Ergebnis zu einer konkreten und wesentlichen Beeinträchtigung der Regulierungsziele gemäß § 3 Nr. 2 und 5 ERegG. Durch die unterjährige Änderung und vorläufige Inkraftsetzung werden Regelungen fortgeführt, die ohnehin Gegenstand eines Unterrichtsverfahrens waren und weiterhin zur Anwendung kommen sollen. Durch diese Änderung wird Transparenz und Rechtssicherheit für Zugangsberechtigte hergestellt. In Absatz 3 werden Vorgaben aus der Richtlinie 420.0209 in der Fassung 2026 1:1 übertragen.
Abschnitt 1 Züge auf Betriebsführungsgleisen Absatz 4: Information zu abgestellten Zügen (4) Muss ein Zug gemäß Abschnitt 1 (3) abgestellt werden, erfolgt dazu eine Dokumentation im elektronischen Abstellbuch (EAB) der DB InfraGO AG. Das EVU erhält eine Informations-Mail mit Angaben zum Abstellort, zum Abstellgrund, zur vorgesehenen Weiterfahrt sowie ggf. zu weiteren vorliegenden Angaben. EVU können im EAB die Angaben zu ihren abgestellten Zügen aktualisieren, bspw. neu geplante Abfahrtszeiten eingeben. Eine Verpflichtung dazu besteht seitens der EVU nicht, Absprachen mit der BZ können weiterhin telefonisch erfolgen.	Abschnitt 1 Züge auf Betriebsführungsgleisen Absatz 4: Information zu ~~abgestellten Zügen~~ zurückgehaltenen Zügen (4) Muss ein Zug gemäß <u>einer der Gründe in</u> Abschnitt 1 (3) ~~abgestellt~~ <u>zurückgehalten</u> werden, ~~erfolgt dazu eine Dokumentation im elektronischen Abstellbuch (EAB) der~~ <u>informiert die</u> DB InfraGO AG. ~~Das EVU erhält eine Informations~~ <u>das EVU unverzüglich textlich (z.B. per E-Mail mit Angaben zum)</u> <u>über den</u> Abstellort, ~~zum den~~ <u>Abstellgrund, zur vorgesehenen sowie die verworfenen und ggf. bestehenden Möglichkeiten einer</u> Weiterfahrt ~~sowie ggf. Diese Erstinformation an das EVU muss immer erfolgen und wird in der Regel durch den Bd der Betriebszentralen (BZ) übergeben. Der Bd ist bis zur Weiterfahrt eines zurückgehaltenen Zuges der Ansprechpartner für das EVU. Mit der Erstinformation werden die zu weiteren vorliegenden Angaben; diesem Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen an das EVU übergeben und dem EVU, soweit zu diesem Zeitpunkt möglich, Lösungsvorschläge zur Weiterfahrt des Zuges angeboten. EVU können im EAB die Angaben zu ihren abgestellten Zügen aktualisieren, bspw. neu geplante Abfahrtszeiten eingeben. Eine Verpflichtung dazu besteht seitens der EVU nicht, Absprachen mit der BZ können weiterhin telefonisch erfolgen.~~	Die DB InfraGO AG hat den Beschluss BK10-23-0076_Z betreffend die Vorgaben zum Weigern von Zügen der Richtlinie 420.0209 in die INB 2025 und INB 2026 umgesetzt. Diese Umsetzung erfolgte im Rahmen des Verfahrens BK10-25-0697_Z. Zum Zeitpunkt des hierzu zugehörigen Stellungnahmeverfahrens und zum Zeitpunkt der Unterrichtung waren die INB 2027 noch nicht veröffentlicht, jedoch im Erstellungsprozess. Folglich konnten diese Anpassungen in den INB 2027 im Regelprozess nicht berücksichtigt werden. Im Rahmen der INB 2027 wurde das Elektronische Abstellbuch (EAB) in das Regelwerk 420.0209 aufgenommen. Im Rahmen dieser unterjährigen Änderung der Richtlinie 420.0209 geht es darum, die Umsetzungen des Beschlusses BK10-23-0076_Z auch in das Regelwerk 420.0209 ab 2027 ff. zu überführen. Die Regelungen zum EAB sollen ebenfalls beibehalten werden. Folglich sind mit dieser unterjährigen Änderung keine neuen inhaltlichen Änderungen verbunden. Die Regelungen sollen zusammengeführt werden in den Nutzungsbedingungen 2027 ff. Die Änderungen treten gemäß § 19 Abs. 6 ERegG am 20.10.2026 vorläufig in Kraft. Mit den beabsichtigten Änderungen wahrt die DB InfraGO AG insbesondere die Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten sowie die Interessen der Verbraucher gemäß § 3 Nr. 2 ERegG und

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
		gewährleistet einen leistungsfähigen und zuverlässigen Betrieb der Eisenbahninfrastruktur gemäß § 3 Nr. 5 ERegG. Damit diese Anpassung in das Regelwerk 2027 Eingang findet, ist ihre unterjährige Änderung und vorläufige Inkraftsetzung notwendig. Ein Abwarten auf die nächste Anpassung der Nutzungsbedingungen nach den Fristen des § 19 Abs. 5 ERegG würde dazu führen, dass diese Anpassung erst zum Netzfahrplan 2029 verbindlich werden würde. Das Einhalten der Fristvorgaben aus § 19 Abs. 5 ERegG führt im Ergebnis zu einer konkreten und wesentlichen Beeinträchtigung der Regulierungsziele gemäß § 3 Nr. 2 und 5 ERegG. Durch die unterjährige Änderung und vorläufige Inkraftsetzung werden Regelungen fortgeführt, die ohnehin Gegenstand eines Unterrichtsverfahrens waren und weiterhin zur Anwendung kommen sollen. Durch diese Änderung wird Transparenz und Rechtssicherheit für Zugangsberechtigte hergestellt. In Absatz 4 werden Vorgaben aus Absatz 4 der Richtlinie 420.0209 in der Fassung 2026 1:1 übertragen. Zugleich werden Vorgaben zum Elektronischen Abstellbuch in Absatz 6 aufgenommen. Auch hier ist keine inhaltliche Änderung mit den Änderungen verbunden. Die unterschiedliche Darstellung des Änderungsmodus in dieser Synopse und des Änderungsmodus in der Richtlinie ist auf IT-technische Gegebenheiten zurückzuführen. Die Streichung der letzten beiden Sätze ist hier durch Änderungsmodus hervorgehoben.
Abschnitt 1 Züge auf Betriebsführungsgleise Neuer Absatz 5	Abschnitt 1 Züge auf Betriebsführungsgleise Absatz 5 <u>Abstimmung zur Weiterfahrt bei Infrastruktureinschränkungen</u> <u>Wird ein Zug auf Grund infrastruktureller Einschränkungen zurückgehalten, und erfolgte dazu eine Information an das EVU, prüft der Bd umgehend die Möglichkeiten einer Weiterfahrt (z.B. Umleiten, Rückfahrt, Weiterfahrt in veränderter Zugkonstellation). Sobald Möglichkeiten für eine Weiterfahrt bestehen, informiert der Bd das EVU darüber. Das EVU kann nach eingehender Prüfung aus eigener Initiative oder als Reaktion auf die mitgeteilten Vorschläge zur Weiterfahrt dem Bd ebenfalls Vorschläge unterbreiten. Im Falle der Nichteinigung auf einen Lösungsvorschlag steht der BZ gemäß Ril 420.0200, Abschnitt 1 der Letztentscheid darüber zu, welche Maßnahme umgesetzt werden soll. Die Abstimmung über die Weiterfahrt bzw. den Letztentscheid erfolgt telefonisch zwischen EVU und BZ.</u>	Die DB InfraGO AG hat den Beschluss BK10-23-0076_Z betreffend die Vorgaben zum Weigern von Zügen der Richtlinie 420.0209 in die INB 2025 und INB 2026 umgesetzt. Diese Umsetzung erfolgte im Rahmen des Verfahrens BK10-25-0697_Z. Zum Zeitpunkt des hierzu zugehörigen Stimmungsverfahrens und zum Zeitpunkt der Unterrichtung waren die INB 2027 noch nicht veröffentlicht, jedoch im Erstellungsprozess. Folglich konnten diese Anpassungen in den INB 2027 im Regelprozess nicht berücksichtigt werden. Im Rahmen der INB 2027 wurde das Elektronische Abstellbuch (EAB) in das Regelwerk 420.0209 aufgenommen. Im Rahmen dieser unterjährigen Änderung der Richtlinie 420.0209 geht es darum, die Umsetzungen des Beschlusses BK10-23-0076_Z auch in das Regelwerk 420.0209 ab 2027 ff. zu überführen. Die Regelungen zum EAB sollen ebenfalls beibehalten werden. Folglich sind mit dieser unterjährigen Änderung keine neuen inhaltlichen Änderungen

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
	Die BZ dokumentiert unverzüglich das Abstimmungsergebnis bzw. die Entscheidung im Rahmen des Letztentscheids und teilt dies in Textform (z.B. per E-Mail) dem EVU mit. Kann die Abstimmung nicht unverzüglich nach dem Zurückhalten abgeschlossen werden, wird dem EVU textlich (z.B. per E-Mail) der aktuelle Stand mitgeteilt.	verbunden. Die Regelungen sollen zusammengeführt werden in den Nutzungsbedingungen 2027 ff. Die Änderungen treten gemäß § 19 Abs. 6 ERegG am 20.10.2026 vorläufig in Kraft. Mit den beabsichtigten Änderungen wahrt die DB InfraGO AG insbesondere die Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten sowie die Interessen der Verbraucher gemäß § 3 Nr. 2 ERegG und gewährleistet einen leistungsfähigen und zuverlässigen Betrieb der Eisenbahninfrastruktur gemäß § 3 Nr. 5 ERegG. Damit diese Anpassung in das Regelwerk 2027 Eingang findet, ist ihre unterjährige Änderung und vorläufige Inkraftsetzung notwendig. Ein Abwarten auf die nächste Anpassung der Nutzungsbedingungen nach den Fristen des § 19 Abs. 5 ERegG würde dazu führen, dass diese Anpassung erst zum Netzfahrplan 2029 verbindlich werden würde. Das Einhalten der Fristvorgaben aus § 19 Abs. 5 ERegG führt im Ergebnis zu einer konkreten und wesentlichen Beeinträchtigung der Regulierungsziele gemäß § 3 Nr. 2 und 5 ERegG. Durch die unterjährige Änderung und vorläufige Inkraftsetzung werden Regelungen fortgeführt, die ohnehin Gegenstand eines Unterrichtsverfahrens waren und weiterhin zur Anwendung kommen sollen. Durch diese Änderung wird Transparenz und Rechtssicherheit für Zugangsberechtigte hergestellt. In Absatz 5 werden Vorgaben aus Absatz 5 der Richtlinie 420.0209 in der Fassung 2026 1:1 übertragen. Der bisherige Absatz 5 wird zum Absatz 7.
Abschnitt 1 Züge auf Betriebsführungsgleise Neuer Absatz 6	Abschnitt 1 Züge auf Betriebsführungsgleise Absatz 6 Dokumentation im EAB Die Dokumentationen erfolgen im „Elektronischen Abstellbuch“ (EAB). EVU können im EAB die Angaben zu ihren abgestellten Zügen aktualisieren, bspw. neu geplante Abfahrtszeiten eingeben. Eine Verpflichtung dazu besteht seitens der EVU nicht, Absprachen mit der BZ können weiterhin telefonisch erfolgen.	Die DB InfraGO AG hat den Beschluss BK10-23-0076_Z betreffend die Vorgaben zum Weigern von Zügen der Richtlinie 420.0209 in die INB 2025 und INB 2026 umgesetzt. Diese Umsetzung erfolgte im Rahmen des Verfahrens BK10-25-0697_Z. Zum Zeitpunkt des hierzu zugehörigen Stellungnahmeverfahrens und zum Zeitpunkt der Unterrichtung waren die INB 2027 noch nicht veröffentlicht, jedoch im Erstellungsprozess. Folglich konnten diese Anpassungen in den INB 2027 im Regelprozess nicht berücksichtigt werden. Im Rahmen der INB 2027 wurde das Elektronische Abstellbuch (EAB) in das Regelwerk 420.0209 aufgenommen. Im Rahmen dieser unterjährigen Änderung der Richtlinie 420.0209 geht es darum, die Umsetzungen des Beschlusses BK10-23-0076_Z auch in das Regelwerk 420.0209 ab 2027 ff. zu überführen. Die Regelungen zum EAB sollen ebenfalls beibehalten werden. Folglich sind mit dieser

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
		unterjährigen Änderung keine neuen inhaltlichen Änderungen verbunden. Die Regelungen sollen zusammengeführt werden in den Nutzungsbedingungen 2027 ff. Die Änderungen treten gemäß § 19 Abs. 6 ERegG am 20.10.2026 vorläufig in Kraft. Mit den beabsichtigten Änderungen wahrt die DB InfraGO AG insbesondere die Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten sowie die Interessen der Verbraucher gemäß § 3 Nr. 2 ERegG und gewährleistet einen leistungsfähigen und zuverlässigen Betrieb der Eisenbahninfrastruktur gemäß § 3 Nr. 5 ERegG. Damit diese Anpassung in das Regelwerk 2027 Eingang findet, ist ihre unterjährige Änderung und vorläufige Inkraftsetzung notwendig. Ein Abwarten auf die nächste Anpassung der Nutzungsbedingungen nach den Fristen des § 19 Abs. 5 ERegG würde dazu führen, dass diese Anpassung erst zum Netzfahrplan 2029 verbindlich werden würde. Das Einhalten der Fristvorgaben aus § 19 Abs. 5 ERegG führt im Ergebnis zu einer konkreten und wesentlichen Beeinträchtigung der Regulierungsziele gemäß § 3 Nr. 2 und 5 ERegG. Durch die unterjährige Änderung und vorläufige Inkraftsetzung werden Regelungen fortgeführt, die ohnehin Gegenstand eines Unterrichtsverfahrens waren und weiterhin zur Anwendung kommen sollen. Durch diese Änderung wird Transparenz und Rechtssicherheit für Zugangsberechtigte hergestellt. In Absatz 6 werden Vorgaben zum Elektronischen Abstellbuch gemacht. Der Satz 1 ist neu und redaktionell angepasst, sinngemäß entspricht der Satz dem bisherigen Absatz 4 Satz 1. Die Sätze 2 und 3 wurden 1:1 aus dem bisherigen Absatz 4 übertragen. Die unterschiedliche Darstellung des Änderungsmodus in dieser Synopse und des Änderungsmodus in der Richtlinie ist auf IT-technische Gegebenheiten zurückzuführen. Die Sätze 2 und 3 sind hier als eingefügt im Änderungsmodus dargestellt, wie sie gelten sollen.
Abschnitt 1 Züge auf Betriebsführungsgleise Absatz 5 Räumung Betriebsführungsgleise organisieren (5) Das EVU muss sicherstellen, dass die Betriebsführungsgleise der DB InfraGO AG durch dieses umgehend geräumt werden, wenn die Nutzung nicht dem	Abschnitt 1 Züge auf Betriebsführungsgleise Absatz 7.5 Räumung Betriebsführungsgleise organisieren (7.5) Das EVU muss sicherstellen, dass die Betriebsführungsgleise der DB InfraGO AG durch dieses umgehend geräumt werden, wenn die Nutzung nicht dem vertraglich vereinbarten Umfang entspricht, oder sonstige Ursachen für das außerplanmäßige	Die DB InfraGO AG hat den Beschluss BK10-23-0076_Z betreffend die Vorgaben zum Weigern von Zügen der Richtlinie 420.0209 in die INB 2025 und INB 2026 umgesetzt. Diese Umsetzung erfolgte im Rahmen des Verfahrens BK10-25-0697_Z. Zum Zeitpunkt des hierzu zugehörigen Stellungnahmeverfahrens und zum Zeitpunkt der Unterrichtung waren die INB 2027 noch nicht veröffentlicht, jedoch im

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
vertraglich vereinbarten Umfang entspricht, oder sonstige Ursachen für das außerplanmäßige Abstellen von Zügen oder Eisenbahnfahrzeugen auf Betriebsführungsgleisen nicht mehr vorliegen. Eine Räumung von Betriebsführungsgleisen wird gemäß folgendem Verfahren herbeigeführt: - Die Räumung der Betriebsführungsleise muss durch das EVU und durch die BZ umgehend veranlasst werden (innerhalb von maximal 48 Stunden). - Wenn die Räumung der Betriebsführungsgleise innerhalb dieser Frist nicht erfolgt, oder für die Betriebsführung dringend benötigte Gleise blockiert werden, erfolgt zusätzlich eine Koordination durch die NLZ. - Erfolgt weiterhin keine Abfahrt der Züge bzw. Eisenbahnfahrzeuge, wird die Räumung der Gleise durch die DB InfraGO AG veranlasst. - Bei abgestellten grenzüberschreitenden Zügen wird ggf. zusätzlich das Nachbar-EIU mit einbezogen.	Abstellen von Zügen oder Eisenbahnfahrzeugen auf Betriebsführungsgleisen nicht mehr vorliegen. Eine Räumung von Betriebsführungsgleisen wird gemäß folgendem Verfahren herbeigeführt: - Die Räumung der Betriebsführungsleise muss durch das EVU und durch die BZ umgehend veranlasst werden (innerhalb von maximal 48 Stunden). - Wenn die Räumung der Betriebsführungsgleise innerhalb dieser Frist nicht erfolgt, oder für die Betriebsführung dringend benötigte Gleise blockiert werden, erfolgt zusätzlich eine Koordination durch die NLZ. - Erfolgt weiterhin keine Abfahrt der Züge bzw. Eisenbahnfahrzeuge, wird die Räumung der Gleise durch die DB InfraGO AG veranlasst. - Bei abgestellten grenzüberschreitenden Zügen wird ggf. zusätzlich das Nachbar-EIU mit einbezogen.	Erstellungsprozess. Folglich konnten diese Anpassungen in den INB 2027 im Regelprozess nicht berücksichtigt werden. Im Rahmen der INB 2027 wurde das Elektronische Abstellbuch (EAB) in das Regelwerk 420.0209 aufgenommen. Im Rahmen dieser unterjährigen Änderung der Richtlinie 420.0209 geht es darum, die Umsetzungen des Beschlusses BK10-23-0076_Z auch in das Regelwerk 420.0209 ab 2027 ff. zu überführen. Die Regelungen zum EAB sollen ebenfalls beibehalten werden. Folglich sind mit dieser unterjährigen Änderung keine neuen inhaltlichen Änderungen verbunden. Die Regelungen sollen zusammengeführt werden in den Nutzungsbedingungen 2027 ff. Die Änderungen treten gemäß § 19 Abs. 6 ERegG am 20.10.2026 vorläufig in Kraft. Mit den beabsichtigten Änderungen wahrt die DB InfraGO AG insbesondere die Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten sowie die Interessen der Verbraucher gemäß § 3 Nr. 2 ERegG und gewährleistet einen leistungsfähigen und zuverlässigen Betrieb der Eisenbahninfrastruktur gemäß § 3 Nr. 5 ERegG. Damit diese Anpassung in das Regelwerk 2027 Eingang findet, ist ihre unterjährige Änderung und vorläufige Inkraftsetzung notwendig. Ein Abwarten auf die nächste Anpassung der Nutzungsbedingungen nach den Fristen des § 19 Abs. 5 ERegG würde dazu führen, dass diese Anpassung erst zum Netzfahrplan 2029 verbindlich werden würde. Das Einhalten der Fristvorgaben aus § 19 Abs. 5 ERegG führt im Ergebnis zu einer konkreten und wesentlichen Beeinträchtigung der Regulierungsziele gemäß § 3 Nr. 2 und 5 ERegG. Durch die unterjährige Änderung und vorläufige Inkraftsetzung werden Regelungen fortgeführt, die ohnehin Gegenstand eines Unterrichtsverfahrens waren und weiterhin zur Anwendung kommen sollen. Durch diese Änderung wird Transparenz und Rechtssicherheit für Zugangsberechtigte hergestellt. Der ursprüngliche Absatz 5 wird aus redaktionellen Gründen zum Absatz 7.
Abschnitt 1 Züge auf Betriebsführungsgleise Absatz 6 Verspätung von 20 Stunden und mehr (6) Hat ein abgestellter oder zurückgestauter Zug gegenüber seinem Fahrplan eine Verspätung von 20 Stunden und mehr, so sind vor der Weiterfahrt die Regeln der Richtlinie 420.0214 zu beachten.	Abschnitt 1 Züge auf Betriebsführungsgleise Absatz <u>86</u> Verspätung von 20 Stunden und mehr (<u>86</u>) Hat ein abgestellter oder zurückgestauter Zug gegenüber seinem Fahrplan eine Verspätung von 20 Stunden und mehr, so sind vor der Weiterfahrt die Regeln der Richtlinie 420.0214 zu beachten.	Die DB InfraGO AG hat den Beschluss BK10-23-0076_Z betreffend die Vorgaben zum Weigern von Zügen der Richtlinie 420.0209 in die INB 2025 und INB 2026 umgesetzt. Diese Umsetzung erfolgte im Rahmen des Verfahrens BK10-25-0697_Z. Zum Zeitpunkt des hierzu zugehörigen Stellungnahmeverfahrens und zum Zeitpunkt der Unterrichtung waren die INB 2027 noch nicht veröffentlicht, jedoch im

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
		Erstellungsprozess. Folglich konnten diese Anpassungen in den INB 2027 im Regelprozess nicht berücksichtigt werden. Im Rahmen der INB 2027 wurde das Elektronische Abstellbuch (EAB) in das Regelwerk 420.0209 aufgenommen. Im Rahmen dieser unterjährigen Änderung der Richtlinie 420.0209 geht es darum, die Umsetzungen des Beschlusses BK10-23-0076_Z auch in das Regelwerk 420.0209 ab 2027 ff. zu überführen. Die Regelungen zum EAB sollen ebenfalls beibehalten werden. Folglich sind mit dieser unterjährigen Änderung keine neuen inhaltlichen Änderungen verbunden. Die Regelungen sollen zusammengeführt werden in den Nutzungsbedingungen 2027 ff. Die Änderungen treten gemäß § 19 Abs. 6 ERegG am 20.10.2026 vorläufig in Kraft. Mit den beabsichtigten Änderungen wahrt die DB InfraGO AG insbesondere die Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten sowie die Interessen der Verbraucher gemäß § 3 Nr. 2 ERegG und gewährleistet einen leistungsfähigen und zuverlässigen Betrieb der Eisenbahninfrastruktur gemäß § 3 Nr. 5 ERegG. Damit diese Anpassung in das Regelwerk 2027 Eingang findet, ist ihre unterjährige Änderung und vorläufige Inkraftsetzung notwendig. Ein Abwarten auf die nächste Anpassung der Nutzungsbedingungen nach den Fristen des § 19 Abs. 5 ERegG würde dazu führen, dass diese Anpassung erst zum Netzfahrplan 2029 verbindlich werden würde. Das Einhalten der Fristvorgaben aus § 19 Abs. 5 ERegG führt im Ergebnis zu einer konkreten und wesentlichen Beeinträchtigung der Regulierungsziele gemäß § 3 Nr. 2 und 5 ERegG. Durch die unterjährige Änderung und vorläufige Inkraftsetzung werden Regelungen fortgeführt, die ohnehin Gegenstand eines Unterrichtsverfahrens waren und weiterhin zur Anwendung kommen sollen. Durch diese Änderung wird Transparenz und Rechtssicherheit für Zugangsberechtigte hergestellt. Der ursprüngliche Absatz 6 wird aus redaktionellen Gründen zum Absatz 8.
„Fahrdienstvorschrift; FV-NE“ (Anlage 3.2.1.2.3)		
		Die Berichtigung 23 (B 23) der FV-NE des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) wird zum 13. Dezember 2026 vorläufig in Kraft gesetzt. Sie ist Bestandteil der

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
		Anlage 3.2.1.2.3 „Zusammenstellung des betrieblich-technischen Regelwerks“ der INB. Aufgrund von Abhängigkeiten zum Regelwerk der DB InfraGO AG und des Zeitbedarfs für die redaktionelle Fertigstellung beim VDV konnte bei der Aufnahme der FV-NE in Fassung der nun vorliegenden B 23 in die Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG für die Fahrplanperiode 2027 das reguläre Fristenregime nicht eingehalten werden. Erfolgt die unterjährige Änderung der INB für die Netzfahrplanperiode 2027 nicht, ist das Ziel der Eisenbahnregulierung, die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs zu gewährleisten, bedroht. Hinsichtlich des nach § 19 Abs. 6 Satz 4 ERegG erforderlichen Stellungnahmeverfahrens wird auf das bereits vorab vom VDV durchgeführte Stellungnahmeverfahren Bezug genommen. Hinweis: Bislang wurde die FV-NE als Richtlinie 438 im betrieblich-technischen Regelwerk geführt. Zukünftig ist diese ausschließlich als Fahrdienstvorschrift; FV-NE“ Teil der Anlage 3.2.1.2.3.

zur Stellungnahme
20.10.2026 - 20.11.2026