

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan	402.0203 Seite 1

1 Abläufe im Planungsprocedere

- (1) Das Planungsprocedere beinhaltet folgende Prozessschritte:

**Inhalt des
Planungs-
prozesses**

1. Festlegung der Terminketten für die Erstellung des Netzfahrplans,
2. Festlegen der Planungsbasis,
3. Trassenberatung bei der Fahrlagenplanung,
4. Annahme und Prüfung der Trassenanmeldungen,
5. Durchführung der Trassenkonstruktion/~~koordination~~,
6. Lösung von Trassenkonflikten und Dokumentation der Ergebnisse,
7. Übergabe der vorläufigen Trassenangebote,
8. Bearbeitung von berechtigten Beanstandungen,
9. Mitteilung nach § 72 Satz 1 Nr. 1 ERegG über die beabsichtigte Ablehnung von Trassenbestellungen an die Bundesnetzagentur,
10. Nach Abschluss der Prüfungsfrist der Bundesnetzagentur nach § 73 Abs. 1 Nr. 1 ERegG und nach Einarbeitung der Änderungsvorgaben der Bundesnetzagentur in den Netzfahrplanentwurf: Mitteilung der Trassenablehnungen und Abgabe der Trassenangebote sowie Abschluss des Einzel-Infrastrukturnutzungsvertrages.

- (2) Für die in Absatz 1 genannten Prozessschritte 4 bis 9 ist der verfügbare Zeitrahmen durch das ERegG definiert. Die detaillierte Terminkette wird in den Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB) zum entsprechenden Netzfahrplan nach internationaler Abstimmung veröffentlicht.

**Zeitrahmen
für die
Konstruktions-
phase**

Nicht fristgerechte Anmeldungen werden folgendermaßen behandelt:

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan	402.0203 Seite 2

- Anmeldungen, die für die erste Phase der Netzfahrplanerstellung vorgesehen waren, werden im Rahmen der zweiten Phase berücksichtigt,
- Anmeldungen, die für die zweite Phase der Netzfahrplanerstellung vorgesehen waren, werden als Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr (Richtlinie 402.0204) behandelt.

Das Marktsegment Charter-/Nostalgie im Schienenpersonenfernverkehr kann nur im Gelegenheitsverkehr unter Beachtung der Fristen als besonders aufwändige Bearbeitung gemäß Ziffer 4.2.2.4 der INB angemeldet werden. Erfolgt eine Anmeldung im Netzfahrplan, so wird diese erst im Gelegenheitsverkehr bearbeitet.

Hinweis: Alternativ kann für diese Verkehre das Marktsegment „Punkt-zu-Punkt-Verkehr“ mit Bearbeitung im Netzfahrplan gewählt werden (anderer Trassenpreis). Eine nachträgliche Änderung von Produkten des SPFV in Charter/Nostalgie ist allerdings ausgeschlossen.

Rahmenterminplan

- (3) Termine für die Anmeldung von Zugtrassen, den Beginn der Trassenkonstruktion sowie die Abgabe und Annahme von Trassenangeboten enthält der nachstehende Rahmenterminplan, der der Vorbereitung jedes Netzfahrplanwechsels dient. Der Rahmenterminplan sowie mögliche Änderungen sind den Eisenbahnverkehrsunternehmen / Zugangsberechtigten (EVU/ZB) rechtzeitig bekannt zu geben.

Rahmenterminplan

Zeitpunkt	Aktivität
Einen Monat vor dem zweiten Montag im April des Jahres, in dem der Netzfahrplan beginnt	Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen zur ersten Phase der Netzfahrplanerstellung
Zweiter Montag im April des Jahres, in dem der Netzfahrplan beginnt	Annahmeschluss für Anmeldung von Trassen zum Netzfahrplan zur ersten Phase der Netzfahrplanerstellung; Beginn Trassenanmeldefrist zur zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung (Ende der Frist wird jährlich konkret definiert)
	Trassenkonstruktion/ Koordinierungsverfahren/ Konfliktlösungsgespräche
Wird jährlich konkret definiert,	Fertigstellung vorläufiger Netzfahr-

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan	402.0203 Seite 3

spätestens jedoch vier Monate nach Ablauf der vorgenannten Frist	planentwurf (zur ersten Phase der Netzfahrplanerstellung)
---	--

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan	402.0203 Seite 4

	Binnen eines Monats nach Fertigstellung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs	Schriftliche Stellungnahmen der Anmelder zu Anmeldungen der ersten Phase möglich
	Nach Bearbeitung der berechtigten Beanstandungen (Frist wird von DB InfraGO festgelegt)	Endgültiger Netzfahrplanentwurf zur ersten Phase der Netzfahrplanerstellung, Abgabe der Trassenangebote
	Spätestens fünf Arbeitstage nach Eingang der Trassenangebote	Annahme der Trassenangebote
* *	Endgültiger Netzfahrplanentwurf zweite Phase der Netzfahrplanerstellung <u>Wird jährlich konkret festgelegt</u>	Erster Werktag der 11. Woche vor Fahrplanwechsel <u>Endgültiger Netzfahrplanentwurf zweite Phase der Netzfahrplanerstellung</u>
		Erstellung der Fahrplanunterlagen
	Zweiter Samstag im Dezember, 24:00 Uhr	Wechsel des Netzfahrplans

2 Planungsparameter

Inhalt

- (1) Die Planungsparameter umfassen für EVU/ZB und DB InfraGO AG relevante Aspekte für Fahrlagenplanung und Trassenkonstruktion.

Richtlinien

- (2) Richtlinien, die die Fahrlagenplanung der EVU/ZB beeinflussen, müssen inhaltlich vor Beginn der Fahrlagenplanung bekannt sein.

infrastrukturelle Rahmenbedingungen

- (3) Insbesondere folgende infrastrukturelle Rahmenbedingungen werden bekannt gegeben:
 - Bauzuschläge (Beispiel siehe 402.0305A01),
 - Informationen zu der Netzfahrlanenauswahl,
 - ~~Verkehrsartenmixe für Baumaßnahmen, die im Netzfahrplan bearbeitet werden (ab Netzfahrplan 2027 entfallend);~~
 - Veränderungen der Infrastruktur mit Auswirkungen auf den Fahrplan,
 - Übergangszeiten in Knotenbahnhöfen (vgl. Anh. 1),

402.0203A01

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan	402.0203 Seite 6

(1)

4 Bearbeitung Trassenanmeldung

Prüfung der Trassen- anmeldung

(1) ~~Die für die Bearbeitung der Trasse zuständige Stelle der DB InfraGO AG prüft die Trassenanmeldung auf Vollständigkeit und Plausibilität.~~

Fehlende oder nicht plausible Angaben

(2) ~~(1) Zum Umgang mit fehlenden oder nicht plausiblen Angaben siehe Ziffer 4.2.1.1 der INB. Enthält die Trassenanmeldung fehlende, nicht plausible oder widersprüchliche Angaben, so fordert die DB InfraGO AG gemäß Ziffer 4.2.1.1 der INB die jeweiligen Angaben beim EVU/ZB unverzüglich in Schriftform nach.~~

~~Nach Ablauf der Anmeldefrist gemäß Ziffer 4.2.1.3 der INB hat das EVU/der ZB die Angaben nach Aufforderung innerhalb von 3 Arbeitstagen zu übermitteln.~~

Dokumentation

Die Nachforderung sowie die Antwort des EVU/ZB sind zu dokumentieren.

~~Übermitteln EVU/ZB die Angaben erst nach Ablauf dieser Frist, so wird die Anmeldung zurückgewiesen.~~

Fehlende, nicht plausible oder widersprüchliche Angaben

(1) Fehlende, nicht plausible oder widersprüchliche Angaben liegen immer dann vor, wenn die Trassenanmeldung aufgrund der vom EVU/ZB angemeldeten betrieblich-technischen Parameter nicht oder nur unvollständig bearbeitet werden kann. Nicht plausible Angaben liegen z. B. vor, wenn die Trassenanmeldung der in den INB kommunizierten Beschreibung der Infrastruktur widerspricht (z. B. ein Zug mit elektrischer Traktion soll über eine nicht elektrifizierte Strecke verkehren).

Änderungen von Anmeldun- gen

(2) Zum Umgang mit Änderungen von Anmeldungen siehe Ziffer 4.2.1.2 der INB.

Nicht fristge- rechte Anmel- dungen

(3) Zum Umgang mit nicht fristgerechten Anmeldungen siehe Ziffer 4.2.1.4 der INB.

5 Trassenkonstruktion

Grundsatz

(1) Alle fristgerecht vorliegenden Trassenanmeldungen sind während des gesamten Prozesses der Trassenbearbeitung diskriminierungsfrei zu behandeln.

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan	402.0203 Seite 7

Die Trassen werden unter Berücksichtigung der Wünsche der EVU/ZB nach den Maßgaben des betrieblich-technischen Regelwerks konstruiert.

- ~~(2) Wird bei einer grenzüberschreitenden Trassenanmeldung auf die gemäß § 47 Abs. 7 ERegG vorläufigen grenzüberschreitenden Zugtrassen Bezug genommen und kommt in Koordinierungsverfahren keine Einigung zu Stande, so findet für diese Trassenanmeldung das Streitbeilegungsverfahren keine Anwendung.~~

**Vorläufige
grenzüberschreitende
Zugtrassen**

~~Liegen mehr als eine grenzüberschreitende Trassenanmeldung für die gleiche gemäß § 47 Abs. 7 ERegG vorläufige grenzüberschreitende Zugtrasse vor, und kommt im Koordinierungsverfahren keine Einigung zu Stande, so findet für diese Trassenanmeldungen das Verfahren nach Abschnitt 7 und ggf. nach Abschnitt 8 statt.~~

- ~~(3)~~(2) Ziel der Trassenkonstruktion ist es, allen Anträgen auf Zuweisungen von Zugtrassen so weit wie möglich stattzugeben bei gleichzeitig bestmöglicher Ausnutzung der verfügbaren Infrastrukturkapazität.

**Ziel der
Konstruktion**

- ~~(4)~~(3) Die Konstruktion der ~~für einen Konstruktionsabschnitt~~ vorliegenden Trassenanmeldungen erfolgt nach einer zweckmäßigen Bearbeitungsreihenfolge (z.B. zunächst Bearbeitung der Trassen, die in die HVZ fallen). ~~beginnt in der Regel mit der Trasse, die den Konstruktionsraum ab 0:00 Uhr als erstes berührt. Alle weiteren Trassenanmeldungen werden entsprechend ihrer zeitlichen Lage nacheinander bearbeitet.~~

**Reihenfolge der
Bearbeitung**

~~Sofern eine andere Bearbeitungsreihenfolge zweckmäßiger erscheint (z.B. zunächst Bearbeitung der Trassen, die in die HVZ fallen), kann auch diese gewählt werden.~~

- ~~(5)~~(4) An Schnittstellen mit anderen Infrastrukturbetreibern oder ausländischen Bahnen ist die fahrplantechnische Machbarkeit nach den Regeln des jeweiligen Infrastrukturbetreibers sicherzustellen. Soweit erforderlich sind schriftliche Protokolle zu erstellen.

**Infrastruktur-
schnittstellen**

- ~~(6) Durch Informationsaustausch zwischen Betrieb, Fahrplan und EVU/ZB sind ständig wiederkehrende Verspätungen und deren Ursachen zu identifizieren. Wenn diese durch Modifikationen im Fahrplan reduziert werden können, sollten diese in die Netzfahrplanerstellung einfließen.~~

**Erfahrungen aus
dem laufenden
Fahrplan**

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan	402.0203 Seite 8

Konstruktions- spielräume

~~(7)~~(5) Das Trassenangebot soll der Trassenanmeldung entsprechen. Ist dies wegen konkurrierender Trassenanmeldungen nicht möglich, gilt Folgendes:

~~Soweit nicht im SPFV die Marktsegmente Punkt zu Punkt und Nacht (vgl. 5.3.2 der INB) oder im SGV Marktsegmente mit den Zusätzen „Z-Flex“ oder „R-Flex“ (vgl. 5.3.4 der INB) bestellt werden, Grundsätzlich~~ versucht die DB InfraGO AG innerhalb folgender Spielräume ein Trassenangebot zu erstellen

- Schienenpersonenverkehr +/- 3 Minuten,
- Übrige Zugtrassen (z.B. Güterzüge, Triebfahrzeugfahrten): +/- 30 Minuten.

Für die Marktsegmente Nacht (nur bei Anwendung auf dem Gesamtlaufweg) und Punkt-zu-Punkt im SPFV gilt ein Konstruktionsspielraum von +/- 30 Minuten, für ~~die~~ Marktsegmente mit ~~dem Zusatz den Zusätzen~~ Z-Flex ~~und R-Flex~~ ein Konstruktionsspielraum von +/- 120 Minuten.

Weitere Abweichungen vom Grundsatz bestehen:

- Beim Befahren von bestimmten (temporär überlasteten Schienenwegen (siehe Anlage 4.6.2 der INB),
- Im Zusammenhang mit Dienstleistungsartenmischen gemäß Modul 402.0305 Abschnitt 16.

Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.

Trassenverknüpfungen/ Anschlussbindungen

~~(6)~~ Werden durch Anwendung der o.g. Konstruktionsspielräume Wünsche der EVU/ZB zur Anschlussbindung/Trassenverknüpfung nicht erfüllt, wird hier auch das Koordinierungsverfahren nach Abschnitt 7.6 eingeleitet.

~~(8)~~ Dies gilt nur, wenn der Anschlusswunsch mit TrainActivity 0046 oder 0047 sowie Angabe der von/auf eigenen oder anderen Zugtrassen (AssociatedAttachedTrainID, AssociatedAttachedOTN) oder der Trassenverknüpfungswunsch mit mit TrainActivity 0044 oder 0045 sowie Angabe der betroffenen Zugtrasse (AssociatedAttachedTrainID, AssociatedAttachedOTN an der jeweiligen Betriebsstelle angemeldet wurde. AssociatedAttachedTrainService kann nur aus 6 Zeichen bestehen. Der ZB/das EVU ist verpflichtet folgendes Format zu verwenden

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan	402.0203 Seite 9

den: Linienart mit Nummer ohne Leerzeichen (z.B. RB6, L10), oder der ZB/das EVU muss ein alternatives Format vor Abgabe der Trassenanmeldung mit der DB InfraGO AG vereinbaren. Wenn die Daten nicht korrekt angegeben werden, werden diese im Verfahren nicht berücksichtigt.

6 Konflikte ~~Trassenkonflikt und Koordinierungsverfahren~~

- (1) Konflikte können Trassenkonflikte oder Kapazitätskonflikte sein.
- (2) Bei der Konfliktidentifikation ist die Gleisbelegung (Strecke und Knoten) des Netzfahrplans maßgeblich.
- (1)(3) Ein Trassenkonflikt liegt vor, wenn auch nach Ausnutzung der Konstruktionsspielräume ~~nach Abschnitt 5 (7)~~ weiterhin Anträge über zeitgleiche/nicht zu vereinbarende Zuweisungen vorliegen.

**Konflikt-
definition**

Trassenkonflikte entstehen insbesondere

- durch Überlagerung von Sperrzeitentreppen,
- durch Nichteinhaltung der verbindlichen Pufferzeiten zwischen den Sperrzeitentreppen gemäß 402.0203A02 (Pufferzeitenkonflikt),
- durch Überlagerung von Gleisbelegungen in Knoten,
- durch Begegnungsverbote zwischen bestimmten Zugarten, ~~und~~
- durch besondere Bedingungen bei der Beförderung von außergewöhnlichen Transporten oder Gefahrgut und in Nachbargleisen durch Begegnung von Zügen bei höhengleichen, technisch nicht gesicherten Bahnsteigzugängen (Zugangskonflikt).

- (4) Ein Kapazitätskonflikt liegt vor, wenn es einen verbindlichen Dienstleistungsartenmix oder eine festgelegte maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart in TÜLS-Nutzungsbedingungen (Anlage 4.6.2 der INB) für einen Zeitraum und Streckenabschnitt gibt und mehr Anträge auf Schienenwegkapazität gestellt werden, als für die betreffende Dienstleistungsart bzw. Verkehrsart festgelegt ist.
- (5) Eine Rückkehr zu bereits gelösten Konflikten ist ausgeschlossen.

**Kapazitätskon-
flikt**

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan	402.0203 Seite 10

(6) Für Mehrfachanmeldungen gelten die Regelungen gemäß Ziffer 4.2.1.7.2 der INB; für Eigenkonflikte die Regelungen gemäß Ziffer 4.2.1.7.3 der INB und für konkurrierende Kapazitätsreserve-Trassen für den Gelegenheitsverkehr die Regelungen gemäß Ziffer 4.2.1.18.3 der INB.

7 Koordinierungsverfahren

Einleitung Koordinierungsverfahren

~~(2)~~(1) Erkennt der Konstrukteur, dass die Trassenbearbeitung nach Ausschöpfung der Konstruktionsspielräume nicht konfliktfrei möglich ist, leitet er das Koordinierungsverfahren ein.

Konfliktidentifikation Primärkonflikt

~~(3)~~(2) Der für das einzuleitende Koordinierungsverfahren maßgebliche Konflikt (Primärkonflikt) ergibt sich aus dem Laufweg der beteiligten Trassen in Verbindung mit der von den Trassenanmeldern gewünschten Bearbeitungsrichtung (Vorwärts- oder Rückwärtsbearbeitung). Es handelt sich hierbei um den ersten unter diesen Bedingungen auftretenden Konflikt. Unterscheiden sich die Bearbeitungsrichtungen innerhalb einer Trassenanmeldung durch die Angabe eines Fixpunktes für die Konstruktion, ergeben sich dadurch unterschiedliche Laufwegsabschnitte. In der Trassenanmeldung darf pro zeitlich getrennter Zeitscheibe maximal ein Fixpunkt angegeben werden, andernfalls wird die Trassenanmeldung als nicht plausibel i.S.d. Ziffer 4.2.1.1 behandelt. Die Reihenfolge der Konfliktbearbeitung erfolgt aus der Reihenfolge der Laufwegsabschnitte. Als erstes erfolgt die Konstruktion entgegen der Laufrichtung. Erfolgt keine Angabe eines Fixpunktes erfolgt die Trassenkonstruktion in Laufrichtung. Bei der Konfliktidentifikation ist die Gleisbelegung (Strecke und Knoten) des Netzfahrplans maßgeblich. Ein Primärkonflikt in der Gleisbelegung wird durch die Trassenanmeldung definiert, die im Rahmen des Bearbeitungsfortschritts der Netzfahrplanerstellung nicht mehr konfliktfrei konstruiert werden kann. Der Konflikt umfasst räumlich alle Gleise die betrieblich und technisch (z.B. aufgrund der vorhandenen Fahrwege, der Gleislänge oder der Elektrifizierung) für diese Trassenanmeldung geeignet sind und zeitlich die Belegung eines solchen Gleises durch die Trassenanmeldung, die im Rahmen des Bearbeitungsfortschritts der Netzfahrplanerstellung nicht mehr konfliktfrei konstruiert werden kann, einschließlich des Konstruktionsspielraums nach Ziffer 4.2.1.6 der INB.

*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*

*
*
*
*
*

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan	402.0203 Seite 11

(4)(3) Für das durchzuführende Koordinierungsverfahren gelten folgende Grundsätze:

**Grundsätze des
Koordinierungs-
verfahrens**

- Die Zugangsberechtigten, deren Trassenanmeldungen konfliktieren, werden unverzüglich und gleichzeitig (z.B. per E-Mail) über den bestehenden Konflikt informiert,
- Das Koordinierungsverfahren erfordert einen straffen Zeitplan zur Konfliktlösung,
- Bei komplexen Sachverhalten werden durch die DB InfraGO AG Gespräche entweder als Telefon- oder als Präsenzkonferenzen organisiert,
- Während der Koordinierung ruht die Trassenkonstruktion für die konfliktbeteiligten Trassen,
- Die DB InfraGO AG wirkt durch Verhandlungen auf einvernehmliche Lösungen hin, wobei sie eigene Vorschläge unterbreitet. Diese können auch in zeitlicher und räumlicher Lage von der Trassenanmeldung abweichen,
- Die Zugangsberechtigten können eigene Lösungsvorschläge einbringen, die durch die DB InfraGO AG auf Realisierbarkeit geprüft werden,
- Vorschläge für die Konfliktlösung werden nur umgesetzt, sofern der Konflikt dadurch für alle Beteiligten gelöst wird,
- Erkennt die DB InfraGO AG, dass die Lösung eines Konflikts (Primärkonflikt) einen Folgekonflikt (Sekundärkonflikt) auslöst, so ist für den Sekundärkonflikt auch das Koordinierungsverfahren durchzuführen. Dazu werden zunächst die Konstruktionsspielräume der einbezogenen weiteren Trasse genutzt. Sollten diese nicht ausreichen, wird versucht, vom betroffenen EVU/ZB größere Spielräume für diese Trasse zu erhalten. Führt das Koordinierungsverfahren für den Sekundärkonflikt zu keiner einvernehmlichen Lösung, so gilt der Sekundärkonflikt als unlösbar und der Primärkonflikt ist wieder maßgebend. Für den Primärkonflikt ist dann eine andere Lösung zu suchen oder das Streitbeilegungsverfahren einzuleiten,

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan	402.0203 Seite 12

~~Bei komplexen Sachverhalten werden durch die DB InfraGO AG Gespräche entweder als Telefon- oder als Präsenzkonferenzen organisiert;~~

- Wird im Koordinierungsverfahren eine einvernehmliche Lösung gefunden, so wird diese unverzüglich durch die DB InfraGO AG dokumentiert und bildet die Basis für die weitere Erarbeitung des VNP. Diese Vereinbarungen sind verbindlich und können im Rahmen des Koordinierungsverfahrens nicht mehr nachträglich aufgehoben oder verändert werden,
- Wird im Koordinierungsverfahren eine einvernehmliche Lösung gefunden und entsteht für eine der beteiligten Trassen im weiteren Konstruktionsverlauf ein neuer Konflikt, so ist dies ein neuer Primärkonflikt. Ist eine Lösung dieses neuen Konfliktes nicht möglich, so erfolgt für diesen neuen Konflikt die Einleitung des Streitbeilegungsverfahrens ~~nach Abschnitt 7~~ oder ~~die~~ – sofern erforderlich -- die Einleitung des Höchstpreisverfahrens ~~nach Abschnitt 8. Eine Rückkehr zu bereits gelösten Primärkonflikten ist ausgeschlossen.~~

Vereinfachte Koordinierung

~~(5)~~(4) Im Rahmen der vereinfachten Koordinierung kann der Konstrukteur mit einem Lösungsvorschlag zuerst auf das EVU/den ZB per Mail oder telefonisch zugehen, bei dem die geringsten Abweichungen/Folgen gegenüber den Trassenanmeldungen vorliegen.

In diesen Fällen erfolgt die Information über den Konflikt in anonymer Form. Sie beinhaltet Angaben zur zeitlichen Lage und zum Ort des Konflikts, und die Angabe, welcher Verkehrsart (SPFV, SPNV, SGV) die Trasse des konfliktbeteiligten ZB zugeordnet ist, nicht jedoch Angaben über die konfliktbeteiligten ZB.

Führt die vereinfachte Koordinierung nicht zur Lösung, kann die DB InfraGO AG auf weitere Konfliktpartner zugehen.

Wurde eine einvernehmliche Lösung gefunden, so wird diese unverzüglich durch die DB InfraGO AG dokumentiert (z.B. per Mail oder Bestelltool) und an das EVU/den ZB übermittelt. Diese einvernehmliche Lösung bildet die Basis für die weitere Erarbeitung des VNP.

Führt die Vorgehensweise der vereinfachten Koordinierungen zu keinem Ergebnis, wird die komplexe Koordinie-

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan	402.0203 Seite 13

rung mit Konfliktlösungsgespräch mit allen Beteiligten eingeleitet.

~~(6)~~(5) Wenn die Koordinierung nach ~~(3)~~(5) erfolglos blieb, leitet die DB InfraGO AG unmittelbar das Konfliktlösungsgespräch ein. Dies erfolgt grundsätzlich in Form einer Telefonkonferenz mit allen Beteiligten, in deutscher Sprache und nach folgender Struktur:

**Koordination bei
komplexen Ver-
hältnissen**

- Einladung durch die DB InfraGO AG,
- Zustimmung aller Beteiligten zur Offenlegung der Angaben zu den betroffenen Trassenanmeldungen. Mit der Anmeldung zum Netzfahrplan stimmt der Zugangsberechtigte der Offenlegung der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse im Zusammenhang mit der Darstellung der Konfliktsituation zu. Sollte der Zugangsberechtigte einer Offenlegung nicht zustimmen, hat er die Möglichkeit, dies innerhalb der Anmeldephase zur ersten Phase der Netzfahrplanerstellung der DB InfraGO AG per E-Mail formlos mitzuteilen. Die E-Mail ist an folgendes Gruppenpostfach zu versenden: kundencenter.netzfahrplan@deutschebahn.com. In diesem Fall wird der Zugangsberechtigte für jeden Konflikt einzeln angefragt. Diese Anfrage hat er innerhalb eines Arbeitstages zu beantworten (ansonsten Einzelgespräch mit jedem EVU/ZB),
- ~~Zustimmung aller Beteiligter zur Offenlegung der Angaben zu den betroffenen Trassen innerhalb eines Arbeitstages (ansonsten Einzelgespräche mit jedem EVU/ZB);~~
- Die Informationen zu den Vorrangkriterien werden innerhalb der komplexen Koordinierung nicht offenlegt. Sollten alle konfliktbeteiligten ZB wünschen, dass ihre Angaben zu den Vorrangkriterien offengelegt werden, müssen sie dies der DB InfraGO AG bis zum Konfliktlösungsgespräch anzeigen. In diesem Fall wird die DB InfraGO AG diese Informationen im Konfliktlösungsgespräch offenlegen,
- Konkrete Vorstellung des Konflikts und der Konfliktbeteiligten,
- Unterbreitung von Lösungsvorschlägen durch die DB InfraGO AG,

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan	402.0203 Seite 14

- Ggf. Unterbreitung von Lösungsvorschlägen durch EVU/ZB.

Die DB InfraGO AG prüft Alternativen zur Trassenanmeldung und bringt Lösungsvorschläge ein, die grundsätzlich in einem

- zeitlichen Rahmen von
+/- 1 Stunde beim SPV und
+/- 2 Stunden beim SGV, sowie einem
- räumlichen Rahmen, der sich an der Anmeldung orientiert (z. B. an Kundenhalten)

liegen.

Lösungsvorschläge der EVU/ZB erfordern den Bezug zur angemeldeten Trasse. Wird hiervon durch das EVU/ZB abgewichen, ist eine Vereinbarung des EVU/ZB mit der DB InfraGO AG über die zu prüfenden Alternativlaufwege erforderlich.

Aufgrund des engen Zeitrahmens zur Netzfahrplanerstellung können grundsätzlich zwei Alternativlaufwege durch die DB InfraGO AG geprüft werden.

Die Telefonkonferenzen oder Gespräche werden durch die DB InfraGO AG dokumentiert. Die Dokumentation enthält dabei mind. Angaben zu den betroffenen EVU/ZB, den betroffenen Trassen, den diskutierten Lösungsvorschlägen und das Ergebnis des Gesprächs.

Wurde eine einvernehmliche Lösung gefunden, so bildet diese die Basis für die weitere Erarbeitung des VNP.

Zu jedem Konflikt werden maximal zwei Gespräche geführt, wobei das zweite Gespräch nur dann durchgeführt wird, „wenn die Zeit des ersten Gesprächs nicht ausreicht, um einen erfolgreichen Abschluss der Koordinierung zu ermöglichen.“ ~~wenn sich alle Beteiligten dafür aussprechen und den erfolgreichen Abschluss der Koordinierung damit für möglich halten.~~

**Zustimmung zum
Koordinierungs-
ergebnis**

~~(7)~~(6) Die EVU/ZB haben einen Arbeitstag Zeit, die erarbeiteten Ergebnisse der Gespräche zu bestätigen. ~~Die DB InfraGO AG fordert dabei die EVU/ZB auf, ggf. zu belegen, ob es sich bei der konfliktbehafteten Anmeldung um einen vertakteten oder ins Netz eingebundenen Verkehr handelt (vgl. Abschnitt 3). Erfolgt in der Frist gemäß Ziffer 4.2.1.9~~

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan	402.0203 Seite 15

~~b) Satz 4 in Verbindung mit Ziffer 4.2.1.1 der NBN kein derartiger Nachweis, kann bei einer ggf. erforderlichen Entscheidung nach § 52 Abs. 7 Nr. 1 ERegG das Kriterium „vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr“ nicht herangezogen werden.~~

- ~~(8) — Erkennt die DB InfraGO AG, dass die Lösung eines Konflikts (Primärkonflikt) einen Folgekonflikt (Sekundärkonflikt) auslöst, so ist für den Sekundärkonflikt auch das Koordinierungsverfahren durchzuführen. Dazu werden zunächst die Konstruktionsspielräume der einbezogenen weiteren Trasse genutzt. Sollten diese nicht ausreichen, wird versucht, vom betroffenen EVU/ZB größere Spielräume für diese Trasse zu erhalten. Führt das Koordinierungsverfahren für den Sekundärkonflikt zu keiner einvernehmlichen Lösung, so gilt der Sekundärkonflikt als unlösbar und der Primärkonflikt ist wieder maßgebend.~~

**Primär- und
Sekundär-
konflikt**

~~Für den Primärkonflikt ist dann eine andere Lösung zu suchen oder das Streitbeilegungsverfahren einzuleiten.~~

- ~~(9) — Abweichungen von den oben beschriebenen Verfahren im Falle baubedingt eingeschränkter Infrastruktur werden zur Zeit erarbeitet und nach Fertigstellung in das Modul 402.0305 eingestellt.~~

**Baubedingt ein-
geschränkte
Infrastruktur**

- ~~(10) — Auf die Durchführung eines Koordinierungsverfahrens nach Abschnitt 6 kann verzichtet werden, sofern für ein und denselben Auftrag eines Dritten (z.B. Ausschreibung) räumlich und zeitlich dicht beieinander liegende oder identische Trassenanmeldungen mehrerer ZB vorliegen und sämtliche ZB ihr Einverständnis erklärt haben.~~

**Verzicht auf das
Koordinierungs-
verfahren**

~~Unter diesen Voraussetzungen übermittelt die DB InfraGO AG sämtlichen beteiligten ZB den vorläufigen und endgültigen Netzfahrplanentwurf. Die jeweiligen Trassenangebote werden auflösend bedingt im Hinblick auf die Auftragserteilung. Die DB InfraGO AG ist unverzüglich nach Auftragserteilung durch die beteiligten ZB zu informieren.~~

78 Streitbeilegungsverfahren

- ~~(1) Führt das in Abschnitt 6 genannte Koordinierungsverfahren zu keiner einvernehmlichen Lösung, wird das Streitbeilegungsverfahren eingeleitet. Für Trassen, die im Streitbeilegungsverfahren obsiegen, ist nur eine Stornierung im~~

**Streitbeile-
gungsverfahren
einleiten**

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan	402.0203 Seite 16

Sinne von Ziffer 5.6.4.3 der INB möglich. ~~Ziffer 5.6.4 findet keine Anwendung.~~

- | | | |
|------------------------------------|--|-------------|
| Vorrangregeln | (2) Die Entscheidung im Streitbeilegungsverfahren erfolgt zunächst nach den Vorrangregeln gemäß Ziffer 4.2.1.9 der INB. | *
*
* |
| Regelentgeltverfahren | (3) Ergibt sich nach den Vorrangregeln gemäß Absatz 2 weiterhin eine Gleichrangigkeit, erfolgt die Entscheidung im Regelentgeltverfahren gemäß Ziffer 4.2.1.10 der INB. | *
*
* |
| <u>Höchstpreisverfahren</u> | (3) (4) <u>Führt das Regelentgeltverfahren nicht zu einer Entscheidung, wird das Höchstpreisverfahren gemäß Ziffer 4.2.1.11 der INB eingeleitet.</u> | |

8—Höchstpreisverfahren

- | | |
|---------------------------------------|---|
| Höchstpreisverfahren einleiten | (1) Führt das Regelentgeltverfahren nach Abschnitt 7 Absatz 3 nicht zu einer Entscheidung, wird das Höchstpreisverfahren eingeleitet. |
| Konfliktabschnitt | (2)(5) Das Höchstpreisverfahren bezieht sich auf die gesamte Trasse, die den konfliktbehafteten Abschnitt beinhaltet. |
| Frist, Entgelthöhe | (3) Die DB InfraGO AG fordert die betroffenen EVU/ZB auf, innerhalb von 5 Werktagen ein Entgelt für die gesamte Trasse anzubieten. Dieses Entgelt muss über dem Entgelt liegen, das gemäß der gültigen Trassenpreisliste bezogen auf die gesamte Netzfahrplanperiode zu zahlen wäre. Grundlage für die Start Gebote im Höchstpreisverfahren bilden dabei die Entgelte gemäß Anlage 4.2.1.10 der INB. |
| Gebotsabgabe über die BNetzA | (4) Das Gebot wird über die BNetzA an die DB InfraGO AG gesendet. |
| Zuweisung, Dokumentation | (5)(6) Die Zuweisung der Trasse erfolgt durch die DB InfraGO AG an den Bieter, der bereit ist, das höchste Entgelt zu zahlen. Die Entscheidung wird dokumentiert und vom EVU/ZB und der DB InfraGO AG unterzeichnet. |

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan	402.0203 Seite 17

9 Vorläufiger Netzfahrplanentwurf

- (1) Aus dem erfolgreichen Abschluss der Trassenkonstruktion und Konfliktlösung ergibt sich der vorläufige Netzfahrplanentwurf (VNP). ~~Der Zeitpunkt für die Fertigstellung wird jährlich konkret festgelegt.~~

Zeitpunkt

- (2) ~~Zur Kommunikation des VNP siehe Ziffer 4.2.1.12.1 INB. Nach Erstellung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs übermittelt die DB InfraGO AG dem ZB oder dem einbezogenen EVU schriftlich oder elektronisch über TPN bzw. PCS den aktuellen Bearbeitungsstand zu ihren jeweiligen Trassenanmeldungen. Zusätzlich stellt die DB InfraGO AG sämtliche angebotenen Trassen allen Dritten, die zu etwaigen Auswirkungen des Netzfahrplans auf ihre Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsdiensten in der betreffenden Netzfahrplanperiode Stellung nehmen möchten, zur kapazitiven Einsicht in Form der webbasierten Anwendung „VNP Viewer“ zur Verfügung. Der Zugang zum VNP Viewer erfolgt über den Link <https://kundeninfo-fahrplan.de/vnp2026>, der für den Zeitraum der Stellungnahme gemäß Ziffer 4.2.1.3 INB freigeschaltet wird.~~

Übergabe beabsichtigter Trassenangebote

- (3) ~~Zu Stellungnahmen zum VNP siehe Ziffer 4.2.1.12.2 der INB.~~

Stellungnahmen der EVU/ZB

- (3) ~~Dem ZB oder dem einbezogenen EVU, die im Netzfahrplan Schienenwegkapazität nachgefragt haben, wird einen Monat Gelegenheit gegeben, zu dem vorläufigen Netzfahrplanentwurf elektronisch über TPN bzw. PCS Stellung zu nehmen.~~

~~Schriftliche Stellungnahmen sind nur zulässig, sofern der ZB oder das einbezogene EVU sich darauf bezieht, dass seine Trassenanmeldung unberechtigt nicht im Netzfahrplan berücksichtigt wurde. Insbesondere im Fall des technischen Ausfalls bzw. im Fall von Übertragungsstörungen des Systems TPN oder im Fall eines nicht verfügbaren IT-Systems beim Antragsteller können Stellungnahmen per E-Mail oder Fax an den unter Ziffer 1.6.1 INB genannten Ansprechpartner erfolgen.~~

~~Im Rahmen der Stellungnahme zum Vorläufigen Netzfahrplanentwurf ist es Dritten, die zu etwaigen Auswirkungen~~

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan	402.0203 Seite 18

~~des Netzfahrplans auf ihre Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsdiensten in der betreffenden Netzfahrplanperiode Stellung nehmen möchten, möglich, zu den angebotenen Trassen anderer im Kontext der Gesamtkapazität Stellung zu nehmen. Ihre Stellungnahmen zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf können Dritte innerhalb des Zeitrahmens der Stellungnahme an die Mailadresse vnp-viewer2026@deutschebahn.com übersenden.~~

Berechtigte Beanstandungen

(4) Zu berechtigten Beanstandungen bezogen auf den VNP siehe Ziffer 4.2.1.12.3 der INB.

~~(4) — Berechtigte Beanstandungen im Sinne der INB sind:~~

- ~~— Beanstandungen, die sich ausschließlich auf beabsichtigte Trassenangebote für das EVU/ZB beziehen,~~
- ~~— Fälle, in denen die Trassenanmeldung unberechtigt nicht im Netzfahrplan berücksichtigt wurde,~~
- ~~— Von der Trassenanmeldung abweichende beabsichtigte Angebote, die nicht nach den Regeln für Trassenbearbeitung der INB bearbeitet wurden (einschl. Koordinierungs- und Streitbeilegungsverfahren),~~
- ~~— Fälle, in denen die Regeln zu Streitbeilegungs- und Höchstpreisverfahren nicht eingehalten wurden.~~

Frist zur Bearbeitung

~~(5) — Berechtigte Beanstandungen werden innerhalb von 5 Arbeitstagen bearbeitet.~~

10 Endgültiger Netzfahrplanentwurf

Zeitpunkt

(1) Nach Ablauf der 5 Arbeitstage, innerhalb derer den berechtigten Beanstandungen Rechnung zu tragen ist, Frist gemäß Abschnitt 9 Absatz 5 steht der endgültige Netzfahrplanentwurf (ENP) fest.

Trassenangebot

(2) Zu beabsichtigten Ablehnungen von Trassenanmeldungen siehe Ziffer 4.2.1.15 der INB.

~~(2)~~(3) Auf Basis des endgültigen Netzfahrplanentwurfs, ggf. unter Berücksichtigung der berechtigten Beanstandungen erstellt die DB InfraGO AG unverzüglich ein Trassenangebot zum Abschluss eines Einzelinfrastrukturnutzungsvertrages einer Einzelnutzungsvereinbarung. Das Trassenangebot enthält die Fahrplanzeiten der beantragten Trassen, die Abweichungen von der Trassenanmeldung und zusätzlich zu beachtende Besonderheiten, die nicht in der Trassenanmeldung enthalten sind.

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan	402.0203 Seite 19

senanmeldung enthalten waren, z.B. Fahrtrichtungswechsel, Beförderungsbedingungen für außergewöhnliche Transporte (aT), ZLB, Bü-Sicherung, personelle Anforderungen für die Reisendensicherung, Abschnitte für Notbremsüberbrückung. Zu weiteren Aspekten des Trassenangebots siehe Ziffer 4.2.1.13 der INB.

~~Sollte die DB InfraGO AG aus der Netzfahrplanerstellung heraus Trassenablehnungen beabsichtigen, so erfolgt eine Mitteilung nach § 72 Nr. 1 ERegG und die Vorabprüfung durch die Bundesnetzagentur (BNetzA) nach § 73 Abs. 1 Nr. 1 ERegG. Unter Berücksichtigung der Entscheidung der BNetzA gibt die DB InfraGO AG die Trassenangebote ab, wobei Ablehnungen begründet werden.~~

**Ablehnung der
Trassenanmel-
dung**

(4) Zur Annahme des Trassenangebots siehe Ziffer 4.2.1.14 der INB.

**Frist zur An-
nahme oder Ab-
lehnung**

~~(3) Das Trassenangebot ist innerhalb von 5 Arbeitstagen nach Eingang anzunehmen oder abzulehnen. Mit Annahme des Trassenangebots erfolgt der Vertragsabschluss. Wird das Trassenangebot innerhalb dieser Frist nicht angenommen oder abgelehnt, besteht kein Anspruch mehr auf Zuweisung der angemeldeten Trasse. Eine erneute Anmeldung ist dann nur noch im Rahmen der zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung (für Erstanmeldungen im Rahmen der ersten Phase) oder im Gelegenheitsverkehr möglich.~~

11 Spätere Netzfahrplananmeldung

(1) Nach Ende der Trassenanmeldefrist für den Netzfahrplan gem. Ziffer 4.2.1.4 der INB besteht die Möglichkeit weitere Netzfahrplantrassen (spätere Netzfahrplantrassen) zu bestellen. Die DB InfraGO AG konstruiert spätere Netzfahrplantrassen mit der Maßgabe, allen Anträgen auf Zuweisungen von Zugtrassen so weit wie möglich stattzugeben, bei gleichzeitig bestmöglicher Ausnutzung der verfügbaren Infrastrukturkapazität unter Berücksichtigung des netzzugangsrelevanten Regelwerks gem. Ziffer 3.2.1.2.2 der INB. Sofern den Anträgen aufgrund bereits vergebener Zugtrassen oder konkurrierender späterer Netzfahrplananmeldungen nicht stattgegeben werden können, wird im Rahmen der nachfolgend aufgeführten Schritte eine Lösung herbeigeführt:

**Zweite Netz-
fahrplan-
bearbeitungs-
phase**

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan	402.0203 Seite 20

Konstruktions- spielräume

- (2) Für spätere Netzfahrplantrassen, soweit sie nicht für die SGV-Marktsegmente mit dem Zusatz „Z-Flex“ oder „R-Flex“ (vgl. 5.3.4.8 und 5.3.4.9) bestellt wurden, gelten folgende Konstruktionsspielräume:

- Schienenpersonenverkehr: +/- 30 Minuten,
- Übrige Zugtrassen (z.B. Güterzüge, Triebfahrzeugfahrten): +/- 60 Minuten.

Für die Marktsegmente mit dem Zusatz Z-Flex und R-Flex ein Konstruktionsspielraum von +/- 120 min. Die Konstruktion innerhalb dieser Spielräume erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.

Koordinierungs- verfahren

- (3) Ist eine Konstruktion der beantragten späteren Netzfahrplantrasse nicht im Rahmen der Konstruktionsspielräume möglich, führt die DB InfraGO AG in folgender Reihenfolge ein Koordinierungsverfahren durch:

- Die DB InfraGO AG fragt beim antragstellenden ZB nach erweiterten Spielräumen. Werden keine erweiterten Spielräume eingeräumt,
- versucht die DB InfraGO AG eine Lösung der Gestalt zu erarbeiten, dass alle bereits in der ersten Netzfahrplanphase vertraglich gebundenen Netzfahrplantrassen, Änderungen von Trassenverträgen und die beantragten späteren Netzfahrplantrassen entsprechende Kapazität erhalten. Soweit vertraglich gebundene Zugtrassen hierfür geändert werden müssten, führt die DB InfraGO AG mit den Konfliktpartnern ein Koordinierungsverfahren unter der Bedingung durch, dass Zugangsberechtigte, denen eine Zugtrasse im Rahmen der ersten Netzfahrplanphase zugewiesen wurde, der Durchführung des Koordinierungsverfahrens zustimmen.

Für die Zustimmung zu einem möglichen Koordinierungsverfahren erhält der betroffene ZB neben der Abfrage zur Bereitschaft der Teilnahme am Koordinierungsverfahren die folgenden Informationen mitgeteilt:

Lokale und zeitliche Eingrenzung des Konflikts in Form der Benennung der in Konflikt befindlichen Betriebsstellen.

- Wird die Zustimmung durch den betroffenen Zugangsberechtigten nicht innerhalb von einem Arbeitstag erteilt, gilt die Zustimmung als abgelehnt.

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan	402.0203 Seite 21

- Stimmt der betroffene ZB der Koordination mit dem Konfliktverursacher zu, wird das Koordinierungsverfahren nach Abschnitt 6 durchgeführt.

- (4) Soweit beantragte spätere Netzfahrplantrassen nicht konfliktfrei konstruiert werden können:
- bleiben vertraglich gebundene Zugtrassen bestehen,
 - erfolgt unter den beantragten späteren Netzfahrplantrassen die Entscheidung nach dem Zeitpunkt des Eingangs der Bestellung (first come, first serve).

Entscheidungsverfahren

12—Infrastrukturnutzungsvertrag

- (1)—~~Die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG setzt den Abschluss einer Vereinbarung voraus (Vertrag, in dem die Betriebsgenehmigung, Leistungsbedingungen, Entgelte, Versicherungen usw. geregelt sind). Dabei wird die Nutzung der Infrastruktur auf die Zeit und die Strecke bezogen festgeschrieben.~~

Definition

- (2)—~~Infrastrukturnutzungsverträge können für eine oder mehrere Fahrplanperioden abgeschlossen werden. Bei Vereinbarungen, die Leistung und Gegenleistung nicht abschließend beschreiben, z. B. weil sie mehr als eine Fahrplanperiode einschließen, handelt es sich um Rahmenverträge.~~

Geltungsdauer

- (3)—~~Bestandteil von Infrastrukturnutzungsverträgen für eine Fahrplanperiode sind die vereinbarten Zugtrassen.~~

Umfang

- (4)—~~Infrastrukturnutzungsverträge werden von den jeweiligen kundenbetreuenden Organisationseinheiten der DB InfraGO AG abgeschlossen, soweit nicht in Einzelfällen eine besondere Regelung festgelegt ist.~~

Zuständigkeit für Vertragsabschlüsse

1312 Fahrplananpassungen

Bezieht sich eine Fahrplananpassung auf einen bestehenden Trassenvertrag, ist diese Trasse solange zu sichern, bis die neue Trasse gemäß den vorgegebenen Fristen des Gelegenheitsverkehrs vom EVU/ZB angenommen worden ist.

Basis

