

DB Netz AG • Theodor-Heuss-Allee 7 • 60486 Frankfurt

Zugangsberechtigte und Kunden  
der DB Netz AG

sowie  
gemäß Verteiler Richtlinie 402

DB Netz AG  
Zentrale  
I.NMF 24  
Fahrplan  
Querschnittsfunktionen  
Theodor-Heuss-Allee 7  
60486 Frankfurt (Main)  
[www.dbnetze.com/fahrweg](http://www.dbnetze.com/fahrweg)

 Linie S 3 - S 6

Volker Butzbach  
Tel.: 69 265-31945  
Fax: 69 265-57134  
[volker.butzbach@deutschebahn.com](mailto:volker.butzbach@deutschebahn.com)  
Zeichen: I.NMF 24

03.12.2018

## **Aktualisierung der Richtlinie 402.0203 " Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan" mit Inkraftsetzungsdatum 15.12.2019**

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit dem Datum der Inkraftsetzung der Schienennetz-Benutzungsbedingungen / Nutzungsbedingungen für die Serviceeinrichtungen 2020 wird auch die netzzugangsrelevante Richtlinie 402.0203 wie folgt aktualisiert:

- Abschnitt 1 (2)  
Detailliertere Aussage zum Marktsegment „Charter/Nostalgie“, bei dem eine Wahlmöglichkeit in ein anderes Marktsegment besteht.
- Anhang A01 Abschnitt 4  
Einheitlicher Qualitätszuschlag von 1 Minute für alle Bahnhöfe, bei besonderen Bedingungen kann bei Bahnhöfen der Kategorien 1 und 2 eine weitere Minute Zeitzuschlag ergänzt werden.

Mit freundlichen Grüßen

DB Netz AG

i.V.  
Frank Hoffmann

i.A.  
Volker Butzbach



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan</b>	<b>402.0203 Seite 1</b>

## 1 Abläufe im Planungsprocedere

(1) Das Planungsprocedere beinhaltet folgende Prozessschritte:

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

**Inhalt des  
Planungs-  
prozesses**

(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 SNB zum entsprechenden Netzfahrplan nach internationaler Abstimmung veröffentlicht.

**Zeiträumen  
für die  
Konstruktions-  
phase**

Trassenanmeldungen, die nicht fristgerecht eingehen, werden als Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr (Modul 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 SNB angemeldet werden.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan</b>	<b>402.0203 Seite 2</b>

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**

<b>Zeitpunkt</b>	<b>Aktivität</b>
<b>Einen Monat vor dem zweiten Montag im April des Jahres, in dem der Netzfahrplan beginnt</b>	<b>Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen</b>
<b>Zweiter Montag im April des Jahres, in dem der Netzfahrplan beginnt</b>	<b>Annahmeschluss für Anmeldung von Trassen zum Netzfahrplan</b>
	<b>Trassenkonstruktion/ Koordinierungsverfahren/ Konfliktlösungsgespräche</b>
<b>Wird jährlich konkret definiert, spätestens jedoch vier Monate nach Ablauf der vorgenannten Frist</b>	<b>Fertigstellung vorläufiger Netzfahrplanentwurf</b>
<b>Binnen eines Monats nach Fertigstellung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs</b>	<b>Schriftliche Stellungnahmen der Anmelder möglich</b>
<b>Nach Bearbeitung der berechtigten Beanstandungen (Frist wird von DB Netz festgelegt)</b>	<b>Endgültiger Netzfahrplanentwurf; Abgabe der Trassenangebote</b>
<b>Spätestens fünf Arbeitstage nach Eingang der Trassenangebote</b>	<b>Annahme der Trassenangebote</b>
	<b>Erstellung der Fahrplanunterlagen</b>
<b>Zweiter Samstag im Dezember, 24:00 Uhr</b>	<b>Wechsel des Netzfahrplans</b>

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan</b>	<b>402.0203 Seite 3</b>

## 2 Planungsparameter

- |  |  |
|--|--|
| (1) Die Planungsparameter umfassen für EVU/ZB und DB Netz relevante Aspekte für Fahrlagenplanung und Trassenkonstruktion.  | <b>Inhalt</b>  |
| (2) Richtlinien, die die Fahrlagenplanung der EVU/ZB beeinflussen, müssen inhaltlich vor Beginn der Fahrlagenplanung bekannt sein.   | <b>Richtlinien</b>                                   |
| (3) Folgende infrastrukturelle Rahmenbedingungen werden bekannt gegeben: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bauzuschläge,</li> <li>- Einschränkungen der Infrastruktur,</li> <li>- Veränderungen der Infrastruktur mit Auswirkungen auf den Fahrplan,</li> <li>- Übergangszeiten in Knotenbahnhöfen (vgl. Anh. 1),</li> <li>- Höchstzulässige Oberströme.</li> </ul>   | <b>infrastrukturelle<br/>Rahmenbedin-<br/>gungen</b> |
| (4) Basis der Fahrzeitrechnung ist die Geschwindigkeitskonzeption (Geko). Die Fahrzeitenrechnungen (Musterfahrzeiten) werden auf Antrag der EVU/ZB erstellt und spätestens 16 Monate vor Beginn des Netzfahrplans für die bestellten Relationen und Zugcharakteristika übergeben.  | <b>402.0203A01</b>                                   |
| (5) Der Entwurf der Planungsparameter wird spätestens 17 Monate vor Fahrplanwechsel an die Kunden der DB Netz AG versendet. Übrige EVU bzw. die ZB erhalten die Unterlagen auf Anfrage. Das Vorliegen des Entwurfs der Planungsparameter wird im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gegeben. Die EVU/ZB haben drei Wochen Gelegenheit zur schriftlichen Stellungnahme an die kundenbetreuende Stelle der DB Netz AG. Entsprechend den jeweiligen infrastrukturellen, betrieblichen und/oder technischen Gegebenheiten besteht die Möglichkeit, diese Stellungnahme ganz oder teilweise zu berücksichtigen. Die präzisierten Planungsparameter gibt die DB Netz AG spätestens 10 Monate vor dem Netzfahrplanwechsel bekannt. | <b>Fahrzeit-<br/>rechnung</b>                        |
|  | <b>Planungspara-<br/>meter</b>                       |

## 3 Trassenberatung

Die DB Netz AG berät alle EVU/ZB auf Wunsch im Rahmen der Fahrlagenplanungen. Auf Basis der vorhandenen Daten wird die Machbarkeit der Konzepte bzw. Fahrlagen unverbindlich geprüft.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan</b>	<b>402.0203 Seite 4</b>

## 4 Bearbeitung Trassenanmeldung

### Prüfung der Trassenanmeldung

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

### Fehlende oder nicht plausible Angaben

- (2) Enthält die Trassenanmeldung fehlende, nicht plausible oder widersprüchliche Angaben, so fordert die DB Netz AG gemäß Ziffer 4.2.1.1 der SNB die jeweiligen Angaben beim EVU/ZB unverzüglich in Schriftform nach.

Nach Ablauf der Anmeldefrist gemäß Ziffer 4.2.1.3 der SNB 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

- (3) 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 SNB kommunizierten Beschreibung der Infrastruktur widerspricht (z. B. ein Zug mit elektrischer Traktion soll über eine nicht elektrifizierte Strecke verkehren).

## 5 Trassenkonstruktion

### Grundsatz

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

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

### Vorläufige grenzüberschreitende Zugtrassen

- (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.

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

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan</b>	<b>402.0203 Seite 5</b>

findet für diese Trassenanmeldungen das Verfahren nach Abschnitt 7 und ggf. nach Abschnitt 8 statt.

- (3) 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) Die Konstruktion der für einen Konstruktionsabschnitt vorliegenden Trassenanmeldungen beginnt in der Regel mit der Trasse, die den Konstruktionsraum ab 0:00 Uhr als erstes berührt. Alle weiteren Trassenanmeldungen werden entsprechend ihrer zeitlichen Lage nacheinander bearbeitet.

**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) 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 laufen-  
den Fahrplan**

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

**Konstruktions-  
spielräume**

Soweit nicht im SPFV das Marktsegment Punkt-zu-Punkt-Verkehre (vgl. 6.2.1.2 der SNB) oder im SGV Marktsegmente mit den Zusätzen „Z-Flex“ oder „R-Flex“ (vgl. 6.2.1.4 der SNB) bestellt werden, versucht die DB Netz AG innerhalb folgender Spielräume ein Trassenangebot zu erstellen.

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

Für das Marktsegment Punkt-zu-Punkt-Verkehre im SPFV gilt ein Konstruktionspielraum von +/- 30 Minuten, für die Marktsegmente mit den Zusätzen Z-Flex und R-Flex ein Konstruktionspielraum von +/- 120 Minuten.

Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan</b>	<b>402.0203 Seite 6</b>

**Trassenverknüpfungen/  
Anschlussbindungen**

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

## **6 Trassenkonflikt und Koordinierungsverfahren**

**Konfliktdefinition**

- (1) Ein Trassenkonflikt liegt vor, wenn auch nach Ausnutzung der Konstruktionsspielräume nach Abschnitt 5 (7) weiterhin Anträge über zeitgleiche/nicht zu vereinbarende Zuweisungen vorlegen.

Trassenkonflikte entstehen insbesondere

- durch Überlagerung von Sperrzeitentuppen,
- Überlagerung von Gleisbelegungen in Knoten,
- Begegnungsverbote zwischen bestimmten Zugarten und
- durch besondere Bedingungen bei der Beförderung von außergewöhnlichen Transporten oder Gefahrgut.

**Einleitung Koordinierungsverfahren**

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

**Konfliktidentifikation Primärkonflikt**

- (3) 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. Bei der Konfliktidentifikation ist die Gleisbelegung (Strecke und Knoten) des Netzfahrplans maßgeblich,

**Grundsätze des Koordinierungsverfahrens**

- (4) Für das durchzuführende Koordinierungsverfahren gelten folgende Grundsätze:
- 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,
  - Während der Koordinierung ruht die Trassenkonstruktion für die konfliktbeteiligten Trassen,



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan</b>	<b>402.0203 Seite 7</b>

- DB Netz 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 Netz AG auf Realisierbarkeit geprüft werden,
- Vorschläge für die Konfliktlösung werden nur umgesetzt, sofern der Konflikt dadurch für alle Beteiligten gelöst wird,
- Bei komplexen Sachverhalten werden durch die DB Netz AG Gespräche entweder als Telefon- oder als Präsenzkonferenzen organisiert,
- Wird im Koordinierungsverfahren eine einvernehmliche Lösung gefunden, so wird diese unverzüglich durch die DB Netz 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 ff. Eine Rückkehr zu bereits gelösten Primärkonflikten ist ausgeschlossen.

- (5) Liegen einfache Verhältnisse vor, kann der Konstrukteur mit einem Lösungsvorschlag zuerst auf das EVU/den ZB zugehen, bei dem die geringsten Abweichungen/Folgen gegenüber den Trassenanmeldungen vorliegen (in der Regel telefonisch).

**Koordinierung  
bei einfachen  
Verhältnissen**

Einfache Verhältnisse liegen z.B. vor, wenn zur Konfliktlösung

- Von der Trassenanmeldung nur geringfügig (nahe an den Konstruktionsspielräumen) abgewichen werden muss,
- Die andere konfligierende Trasse keine unverhältnismäßige Folgebelastrung (z.B. Verschiebung Takt-

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan</b>	<b>402.0203 Seite 8</b>

lage, Aufgabe von Anschlussverknüpfungen) zur Konfliktlösung in Kauf nehmen müsste.

In diesen Fällen erfolgt die Information über den Konflikt in anonymer Form. Sie beinhaltet Angaben zur zeitlichen Lage und zum Ort des Konflikts, nicht jedoch Angaben über die konfliktbeteiligten ZB.

Wurde eine einvernehmliche Lösung gefunden, so wird diese unverzüglich durch die DB Netz AG im Feld „Bemerkungen Netz an Kunde“ dokumentiert. Diese einvernehmliche Lösung bildet die Basis für die weitere Erarbeitung des VNP.

Führt die Vorgehensweise für Koordinierungen bei einfachen Verhältnissen zu keinem Ergebnis, erfolgt ein Konfliktlösungsgespräch mit allen Beteiligten.

**Koordination  
bei komplexen  
Verhältnissen**

(6) Wenn keine einfachen Verhältnisse vorliegen oder die Koordinierung nach (5) erfolglos blieb, leitet die DB Netz AG unmittelbar das Konfliktlösungsgespräch ein. Dies erfolgt grundsätzlich in Form einer Telefonkonferenz mit allen Beteiligten, in deutscher Sprache und nach folgender Struktur:

- Einladung durch die DB Netz AG,
- Zustimmung aller Beteiligter zur Offenlegung der Angaben zu den betroffenen Trassen (ansonsten Einzelgespräche mit jedem EVU/ZB),
- Konkrete Vorstellung des Konflikts und der Konfliktbeteiligten,
- Unterbreitung von Lösungsvorschlägen durch die DB Netz AG,
- Ggf. Unterbreitung von Lösungsvorschlägen durch EVU/ZB.

Die DB Netz 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.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan</b>	<b>402.0203 Seite 9</b>

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 Netz AG über die zu prüfenden Alternativlaufwege erforderlich.

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

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

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

Zu jedem Konflikt werden maximal zwei Gespräche geführt, wobei das zweite Gespräch nur dann durchgeführt wird, wenn sich alle Beteiligten dafür aussprechen und den erfolgreichen Abschluss der Koordinierung damit für möglich halten.

- (7) Die EVU/ZB haben 3 Arbeitstage Zeit, die erarbeiteten Ergebnisse der Gespräche zu bestätigen. Die DB Netz AG fordert dabei die EVU/ZB auf, ggf. zusätzliche Kriterien anzuführen, die belegen, ob es sich bei der konfliktbehafteten Anmeldung um einen ins Netz eingebundenen Verkehr handelt. Erfolgt in der angegebenen Frist keine derartige Erläuterung, kann bei einer ggf. erforderlichen Entscheidung nach § 52 Abs. 7 Nr. 1 ERegG das Kriterium „ins Netz eingebundener Verkehr“ nicht herangezogen werden.

**Zustimmung  
zum Koordinie-  
rungsergebnis**

- (8) Erkennt die DB Netz AG, dass die Lösung eines Primärkonflikts 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.

**Sekundärkon-  
flikt**

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 10

**Baubedingt eingeschränkte Infrastruktur** (9) Abweichungen von den oben beschriebenen Verfahren im Falle baubedingt eingeschränkter Infrastruktur werden zurzeit erarbeitet und nach Fertigstellung in das Modul 402.0305 eingestellt.

**Verzicht auf das Koordinierungsverfahren** (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.

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

## 7 Streitbeilegungsverfahren

**Streitbeilegungsverfahren einleiten** (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 Sinne von Ziffer 6.4.8.4 möglich. Ziffer 6.4.8 findet keine Anwendung.

**Vorrangregeln** (2) Die DB Netz AG entscheidet vorbehaltlich rahmenvertraglich gebundener Trassen (unter Beachtung der vereinbarten Bandbreiten) und Anmeldungen auf besonderen Schienenwegen entsprechend der in den SNB festgelegten Vorrangregeln nach Maßgabe folgender Reihenfolge:

1. Vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr
2. Grenzüberschreitende Zugtrassen
3. Zugtrassen für Güterverkehr

**Regelentgeltverfahren** (3) Ergibt sich aus den in Absatz 2 dargestellten Vorrangregeln weiterhin eine Gleichrangigkeit, stellt die DB Netz AG die Entgelte der konfliktbehafteten Trassen gegenüber. Hierbei werden alle Verkehrstage der Trasse innerhalb der Netzfahrplanperiode und der gesamte Laufweg berücksichtigt. Der Anmeldung mit dem höheren Entgelt wird der Vorrang eingeräumt.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan</b>	<b>402.0203 Seite 11</b>

## 8 Höchstpriesverfahren

- |   |                                       |
|---|---------------------------------------|
| (1) Führt das Regelentgeltverfahren nach Abschnitt 7 Absatz 3 nicht zu einer Entscheidung, wird das Höchstpreisverfahren eingeleitet.   | <b>Höchstpreisverfahren einleiten</b> |
| (2) Das Höchstpreisverfahren bezieht sich auf die gesamte Trasse, die den konfliktbehafteten Abschnitt beinhaltet.  | <b>Konfliktabschnitt</b>              |
| (3) Die DB Netz 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. | <b>Frist, Entgelthöhe</b>             |
| (4) Das Gebot wird über die BNetzA an die DB Netz AG gesendet.  | <b>Gebotsabgabe über die BNetzA</b>   |
| (5) Die Zuweisung der Trasse erfolgt durch die DB Netz AG an den Bieter, der bereit ist, das höchste Entgelt zu zahlen. Die Entscheidung wird dokumentiert und vom EVU/ZB und der DB Netz AG unterzeichnet.   | <b>Zuweisung, Dokumentation</b>       |

## 9 Vorläufiger Netzfahrplanentwurf

- |  |  |
|--|--|
| (1) Aus dem erfolgreichen Abschluss der Trassenkonstruktion ergibt sich der vorläufige Netzfahrplanentwurf. Der Zeitpunkt für die Fertigstellung wird jährlich konkret festgelegt.   | <b>Zeitpunkt</b>                               |
| (2) Nach Erstellung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs übergibt die DB Netz AG den EVU/ZB die beabsichtigten Trassenangebote.  | <b>Übergabe beabsichtigter Trassenangebote</b> |
| (3) Allen EVU/ZB, die Trassen fristgerecht angemeldet haben, wird einen Monat Gelegenheit gegeben, zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf schriftlich Stellung zu nehmen.   | <b>Stellungnahmen der EVU/ZB</b>               |
| (4) Berechtigte Beanstandungen im Sinne der SNB sind: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Beanstandungen, die sich ausschließlich auf beabsichtigte Trassenangebote für das EVU/ZB beziehen,</li> <li>- Fälle, in denen die Trassenanmeldung unberechtigt nicht im Netzfahrplan berücksichtigt wurde,</li> <li>- Von der Trassenanmeldung abweichende beabsichtigte Angebote, die nicht nach den Regeln für Trassenbearbeitung der SNB bearbeitet wurden (einschl. Koordinierungs- und Streitbeilegungsverfahren),</li> </ul> | <b>Berechtigte Beanstandungen</b>              |

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

- 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 Frist gemäß Abschnitt 9 Absatz 5 steht der endgültige Netzfahrplanentwurf fest.

**Trassenangebot** (2) Auf Basis des endgültigen Netzfahrplanentwurfs, ggf. unter Berücksichtigung der berechtigten Beanstandungen erstellt die DB Netz AG unverzüglich ein Trassenangebot zum Abschluss einer Einzelnutzungsvereinbarung. Das Trassenangebot enthält die Fahrplanzeiten der beantragten Trassen, die Abweichungen von der Trassenanmeldung und zusätzlich zu beachtende Besonderheiten, die nicht in der Trassenanmeldung enthalten waren, z.B. Fahrtrichtungswechsel, Beförderungsbedingungen für außergewöhnliche Transporte (aT), ZLB, Bü-Sicherung, personelle Anforderungen für die Reisendensicherung, Abschnitte für Notbremsüberbrückung.

**Ablehnung der Trassenanmeldung** Sollte die DB Netz 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 Netz AG die Trassenangebote ab, wobei Ablehnungen begründet werden.

**Frist zur Annahme oder Ablehnung** (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 Gelegenheitsverkehr möglich.

## 11 Infrastrukturnutzungsvertrag

**Definition** (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.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan</b>	<b>402.0203 Seite 13</b>

- |   |   |
|---|---|
| <p>(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.</p> <p>(3) Bestandteil von Infrastrukturnutzungsverträgen für eine Fahrplanperiode sind die vereinbarten Zugtrassen.</p> <p>(4) Infrastrukturnutzungsverträge werden von den jeweiligen kundenbetreuenden Organisationseinheiten der DB Netz AG abgeschlossen, soweit nicht in Einzelfällen eine besondere Regelung festgelegt ist.</p> | <p><b>Geltungsdauer</b></p><br><p><b>Umfang</b></p><br><p><b>Zuständigkeit für Vertragsabschlüsse</b></p> |
|---|---|

## 12 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**

