

Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG 2025 (INB 2025)

INB 2025	INB 2025	Anmerkungen
	<p><u>3.3.4.7.6 Pauschalierte Schadensregulierung bei reinen Vermögensschäden</u></p> <p><u>Die DB InfraGO AG bietet dem ZB oder einbezogenen EVU die optionale Möglichkeit einer pauschalierten Schadensregulierung bei reinen Vermögensschäden. Explizit von dieser Regelung nicht umfasst sind Personen- und Sachschäden sowie sich daraus ergebende Vermögensschäden. Regelungen bzgl. des Anreizsystems nach Ziffer 5.7 bzw. der automatischen Entgeltminderung nach Ziffer 5.6.5.1.1 bleiben unberührt.</u></p> <p><u>Eine pauschalierte Schadensregulierung kann bei Schadenssachverhalten mit einem Schadenswert bis zu 250.000,- EUR im Kontext der nachfolgend genannten Schadenscluster Anwendung finden:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <u>1. Nicht-/Unterbesetzung von Stellwerken</u> <u>2. Überziehung von Baumaßnahmen</u> <u>3. Infrastrukturmängel</u> <u>4. Verspätete Bereitstellung von ZvF-Endstücken bei A-Maßnahmen</u> <p><u>Bezogen auf vorgenannte Schadenscluster 1 bis 3 besteht die Möglichkeit zur pauschalierten Schadensregulierung für Mehrkilometer im SPFV und SGV bzw. für Ausfallkilometer im SPNV in Fällen, in denen kein Busnotverkehr nach Ziffer 5.6.7 geltend gemacht wird. Schadenscluster 4 gilt unabhängig von der jeweiligen Verkehrsart bezogen auf in der ZvF enthaltene Züge und Verkehrstage.</u></p> <p><u>Für Schadenssachverhalte in den genannten Schadensclustern gelten entsprechende Standardkostensätze zur pauschalierten Schadensregulierung.</u></p> <p><u>Die Anwendung der Standardkostensätze durch die DB InfraGO AG setzt eine Übermittlung der Schadensforderung über das Netz Cockpit (NeCo) der DB InfraGO AG sowie eine explizite Zustimmung im</u></p>	<p>Die Selbstverpflichtung ist ein freiwilliges Instrument der DB InfraGO AG, um den in den letzten Jahren gestiegenen Schadenersatzforderungen aus Vermögensschäden der Eisenbahnverkehrsunternehmen Rechnung zu tragen. Die freiwillige Selbstverpflichtung bietet die Möglichkeit, einen Großteil der berechtigt geltend gemachten Schadenersatzforderungen standardisiert einzureichen und zu bearbeiten. Insofern wird sich die Vorgangszeit von der Geltendmachung bis zur Schadensregulierung pro Fall signifikant reduzieren.</p> <p>Die DB InfraGO AG möchte den Zugangsberechtigten diese neue vereinfachte Möglichkeit schnellstmöglich zur Verfügung stellen. Deshalb tritt die beabsichtigte Regelung gemäß § 19 Abs. 6 ERegG am 21. November vorläufig in Kraft.</p> <p>Für die Zugangsberechtigten entstehen aus der Regelung keinerlei Nachteile, da die Nutzung der pauschalierten Schadensregulierung für sie optional ist. Insofern wären ohne die vorläufige Inkraftsetzung insbesondere die Ziele 2 und 3 der Regulierung gemäß § 3 ERegG wesentlich beeinträchtigt.</p>

INB 2025	INB 2025	Anmerkungen
	<p>Schadensformular voraus. Das NeCo ist im Internet unter folgender Adresse aufrufbar:</p> <p>www.dbinfrago.com/neco</p> <p>Nach Prüfung der Schadensmeldung unterbreitet die DB InfraGO AG dem ZB oder einbezogenen EVU bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen ein Vergleichsangebot auf Grundlage der Standardkostensätze. Nimmt der ZB oder das einbezogene EVU das Vergleichsangebot an, wird die inhaltliche Bearbeitung des Falls abgeschlossen und im weiteren Verlauf der entsprechende Betrag ausgezahlt. Lehnt der ZB oder das einbezogene EVU das Vergleichsangebot ab, steht es dem ZB oder einbezogenen EVU frei, seine Forderung vollständig und ohne Zustimmung zur Nutzung von Standardkostensätzen erneut über das NeCo geltend zu machen.</p> <p>Mit der Annahme des Vergleichsangebots bestätigt der ZB oder das einbezogene EVU, dass durch die Zahlung des angegebenen Betrages sämtliche mit dem konkreten Schadenssachverhalt in Zusammenhang stehende Ansprüche, ob bekannt oder unbekannt, gegenüber der DB InfraGO AG abgegolten sind. Im Falle eines einbezogenen EVU gem. § 22 ERegG ist zum Abschluss des Vergleichs die Zustimmung des Drittunternehmens erforderlich. Das Vorliegen einer Zustimmung kann durch ausdrückliche Erklärung über das Eingabeformular im NeCo erklärt werden.</p> <p>Die Nutzungsbedingungen für das NeCo sind als Anlage 3.4.3.1 Bestandteil dieser INB.</p>	
<p>6.4 Betriebliche Informations- und -überwachungssysteme</p> <p>6.4.1 Informationssysteme für Trassen</p> <p>LeiDis Für die Bedingungen der Nutzung der LeiDis-Produkte siehe Ziffer 5.5.4.</p> <p>TIS TIS ist eine webbasierte Anwendung, die das internationale Zugmanagement durch die Bereitstellung von Echtzeit-Zugdaten über internationale Züge unterstützt. Die relevanten Daten werden direkt aus</p>	<p>6.4 Betriebliche Informations- und -überwachungssysteme</p> <p>6.4.1 Informationssysteme für Trassen</p> <p><u>6.4.1.1 LeiDis</u> Für die Bedingungen der Nutzung der LeiDis-Produkte siehe Ziffer 5.5.49.</p> <p><u>6.4.1.2 Bereitstellung von Meldungen zum Zuglauf gem. TAF/TAP TSI</u> <u>Auf Grundlage der TAF TSI und TAP TSI bzw. deren Nachfolgeverordnungen sind die Akteure des europäischen Eisenbahnsektors</u></p>	<p>Redaktionelle Änderung</p> <p>Die DB InfraGO AG beabsichtigt im März 2025 die Einführung des Betriebsdatenverteilers im Rahmen</p>

INB 2025	INB 2025	Anmerkungen
<p>den Systemen der DB InfraGO AG bezogen, und alle Informationen der verschiedenen Infrastrukturbetreiber werden zu einer Zugfahrt vom Abfahrts- oder Ausgangsort bis zum Endziel kombiniert. Auf diese Weise kann ein Zug von Anfang bis Ende grenzüberschreitend überwacht werden.</p> <p>ZB und Betreiber von Serviceeinrichtungen können ebenfalls Zugang zum TIS erhalten, indem sie die TIS-Nutzungsvereinbarung mit RNE unterzeichnen. Mit der Unterzeichnung der Vereinbarung erklärt sich der TIS-Benutzer damit einverstanden, dass der RNE Zuginformationen an kooperierende TIS-Benutzer weitergibt. Der TIS-Benutzer hat Zugang zu den Daten seiner eigenen Züge und zu den Zügen anderer TIS-Benutzer, wenn diese bei derselben Zugfahrt kooperieren (d.h. standardmäßige gemeinsame Datennutzung).</p> <p>Der Zugang zu TIS ist unentgeltlich. Ein Benutzerkonto kann über den RNE TIS-Support beantragt werden:</p> <p>Support.tis@rne.eu</p> <p>Mehr Informationen können auf folgender Seite gefunden werden: http://tis.rne.eu.</p>	<p>verpflichtet, den Austausch bestimmter Datenmeldungen in einem europäisch einheitlich definierten Format zu unterstützen. Die vorgesehenen Meldungen sind den Verordnungen der Europäischen Union, bzw. deren Revisionen zu entnehmen. Meldungsformat und -inhalt entsprechen den Vorgaben gemäß TAF/TAP TSI, bzw. der Abstimmungen in den europäischen Gremien.</p> <p>Mit der Produktivsetzung des Betriebsdatenverteilers bietet die DB InfraGO AG den betrieblichen Meldungsaustausch gemäß TAF/TAP TSI an.</p> <p>Jedem Zugangsberechtigten wird eine Anbindung gewährt. Diese Anbindung ist unentgeltlich.</p> <p>Der Regelweg zur Anmeldung hierfür erfolgt über das DB NetzCockpit. Näheres ist den Nutzungsbedingungen zum NetzCockpit (Anlage 3.4.3.1) zu entnehmen.</p> <p>Kommt es zu etwaigen Einschränkungen der digitalen Anmeldung, stellt die DB InfraGO für alle Zugangsberechtigten Informationen über eine manuelle Anmeldung per Formular zur Verfügung.</p> <p>Aktuelle Informationen zum Thema TAF/TAP TSI bei der DB InfraGO sind auf folgender Seite hinterlegt:</p> <p>www.dbinfrago.com/taf-tap-tsi</p> <p>Unabhängig von den hier beschriebenen TAF/TAP Meldungen, stellt die DB InfraGO vorerst weiterhin die entgeltpflichtige Nebenleistung Lizenz zur Datenabnahme (Ziffer 5.5.11) für Zuglaufinformationen in Form von einheitlichen und standardisierten UIC-Datensatz-Telegrammen zur Verfügung.</p> <p>6.4.1.3 TIS</p> <p>TIS ist eine webbasierte Anwendung, die das internationale Zugmanagement durch die Bereitstellung von Echtzeit-Zugdaten über internationale Züge unterstützt. Die relevanten Daten werden direkt aus den Systemen der DB InfraGO AG bezogen, und alle Informationen der verschiedenen Infrastrukturbetreiber werden zu einer Zugfahrt vom Abfahrts- oder Ausgangsort bis zum Endziel kombiniert. Auf diese Weise kann ein Zug von Anfang bis Ende grenzüberschreitend überwacht werden.</p>	<p>des Programms PRISMA (Programm Re-Design Informationssysteme Betrieb und Modernisierung der Architektur).</p> <p>Im Zuge dieser Weiterentwicklung der Dispositionssysteme werden auch Vorgaben der TAF/TAP TSI zum betrieblichen Meldungsaustausch umgesetzt, die u. a. die hier beschriebene kostenfreie Datenbereitstellung vorsieht.</p> <p>Die Änderung ist aufgrund des Einführungstermins des Betriebsdatenverteilers unterjährig erforderlich, um den Zugang zum System und zu den Daten zu regeln und zu beschreiben.</p> <p>Es entstehen für Zugangsberechtigte keine Nachteile aus der Einführung, da unabhängig von den hier beschriebenen TAF/TAP Meldungen weiterhin die entgeltpflichtige Nebenleistung „Lizenz zur Datenabnahme“ (Ziffer 5.5.11) für Zuglaufinformationen in Form von einheitlichen und standardisierten UIC-Datensatz-Telegrammen zur Verfügung steht.</p> <p>Redaktionelle Änderung</p>

INB 2025	INB 2025	Anmerkungen
	<p>ZB und Betreiber von Serviceeinrichtungen können ebenfalls Zugang zum TIS erhalten, indem sie die TIS-Nutzungsvereinbarung mit RNE unterzeichnen. Mit der Unterzeichnung der Vereinbarung erklärt sich der TIS-Benutzer damit einverstanden, dass der RNE Zuginformationen an kooperierende TIS-Benutzer weitergibt. Der TIS-Benutzer hat Zugang zu den Daten seiner eigenen Züge und zu den Zügen anderer TIS-Benutzer, wenn diese bei derselben Zugfahrt kooperieren (d.h. standardmäßige gemeinsame Datennutzung).</p> <p>Der Zugang zu TIS ist unentgeltlich. Ein Benutzerkonto kann über den RNE TIS-Support beantragt werden: Support.tis@rne.eu</p> <p>Mehr Informationen können auf folgender Seite gefunden werden: http://tis.rne.eu.</p>	

Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG 2026 (INB 2026)

INB 2026	INB 2026	Anmerkungen
	<p><u>3.3.4.7.6 Pauschalierte Schadensregulierung bei reinen Vermögensschäden</u></p> <p><u>Die DB InfraGO AG bietet dem ZB oder einbezogenen EVU die optionale Möglichkeit einer pauschalierten Schadensregulierung bei reinen Vermögensschäden. Explizit von dieser Regelung nicht umfasst sind Personen- und Sachschäden sowie sich daraus ergebende Vermögensschäden. Regelungen bzgl. des Anreizsystems nach Ziffer 5.7 bzw. der automatischen Entgeltminderung nach Ziffer 5.6.5.1.1 bleiben unberührt.</u></p> <p><u>Eine pauschalierte Schadensregulierung kann bei Schadenssachverhalten mit einem Schadenswert bis zu 250.000,- EUR im Kontext der nachfolgend genannten Schadenscluster Anwendung finden:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <u>5. Nicht-/Unterbesetzung von Stellwerken</u> <u>6. Überziehung von Baumaßnahmen</u> <u>7. Infrastrukturmängel</u> <u>8. Verspätete Bereitstellung von ZvF-Endstücken bei A-Maßnahmen</u> <p><u>Bezogen auf vorgenannte Schadenscluster 1 bis 3 besteht die Möglichkeit zur pauschalierten Schadensregulierung für Mehrkilometer im SPFV und SGV bzw. für Ausfallkilometer im SPNV in Fällen, in denen kein Busnotverkehr nach Ziffer 5.6.7 geltend gemacht wird. Schadenscluster 4 gilt unabhängig von der jeweiligen Verkehrsart bezogen auf in der ZvF enthaltene Züge und Verkehrstage.</u></p> <p><u>Für Schadenssachverhalte in den genannten Schadensclustern gelten entsprechende Standardkostensätze zur pauschalierten Schadensregulierung.</u></p> <p><u>Die Anwendung der Standardkostensätze durch die DB InfraGO AG setzt eine Übermittlung der Schadensforderung über das NetzCockpit (NeCo) der DB InfraGO AG sowie eine explizite Zustimmung im Schadensformular voraus. Das NeCo ist im Internet unter folgender Adresse aufrufbar:</u></p>	<p>Die Selbstverpflichtung ist ein freiwilliges Instrument der DB InfraGO AG, um den in den letzten Jahren gestiegenen Schadenersatzforderungen aus Vermögensschäden der Eisenbahnverkehrsunternehmen Rechnung zu tragen. Die freiwillige Selbstverpflichtung bietet die Möglichkeit, einen Großteil der berechtigt geltend gemachten Schadenersatzforderungen standardisiert einzureichen und zu bearbeiten. Insofern wird sich die Vorgangszeit von der Geltendmachung bis zur Schadensregulierung pro Fall signifikant reduzieren.</p> <p>Die DB InfraGO AG möchte den Zugangsberechtigten diese neue vereinfachte Möglichkeit schnellstmöglich zur Verfügung stellen. Deshalb tritt die beabsichtigte Regelung gemäß § 19 Abs. 6 ERegG am 21. November vorläufig in Kraft.</p> <p>Für die Zugangsberechtigten entstehen aus der Regelung keinerlei Nachteile, da die Nutzung der pauschalierten Schadensregulierung für sie optional ist. Insofern wären ohne die vorläufige Inkraftsetzung insbesondere die Ziele 2 und 3 der Regulierung gemäß § 3 ERegG wesentlich beeinträchtigt.</p>

INB 2026	INB 2026	Anmerkungen
	<p>www.dbinfrago.com/neco</p> <p><u>Nach Prüfung der Schadensmeldung unterbreitet die DB InfraGO AG dem ZB oder einbezogenen EVU bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen ein Vergleichsangebot auf Grundlage der Standardkostensätze. Nimmt der ZB oder das einbezogene EVU das Vergleichsangebot an, wird die inhaltliche Bearbeitung des Falls abgeschlossen und im weiteren Verlauf der entsprechende Betrag ausbezahlt. Lehnt der ZB oder das einbezogene EVU das Vergleichsangebot ab, steht es dem ZB oder einbezogenen EVU frei, seine Forderung vollständig und ohne Zustimmung zur Nutzung von Standardkostensätzen erneut über das NeCo geltend zu machen.</u></p> <p><u>Mit der Annahme des Vergleichsangebots bestätigt der ZB oder das einbezogene EVU, dass durch die Zahlung des angegebenen Betrages sämtliche mit dem konkreten Schadenssachverhalt in Zusammenhang stehende Ansprüche, ob bekannt oder unbekannt, gegenüber der DB InfraGO AG abgegolten sind. Im Falle eines einbezogenen EVU gem. § 22 ERegG ist zum Abschluss des Vergleichs die Zustimmung des Drittunternehmens erforderlich. Das Vorliegen einer Zustimmung kann durch ausdrückliche Erklärung über das Eingabeformular im NeCo erklärt werden.</u></p> <p><u>Die Nutzungsbedingungen für das NeCo sind als Anlage 3.4.3.1 Bestandteil dieser INB.</u></p>	
<p>6.4 Betriebliche Informations- und -überwachungssysteme</p> <p>6.4.1 Informationssysteme für Trassen</p> <p>LeiDis Für die Bedingungen der Nutzung der LeiDis-Produkte siehe Ziffer 5.5.4.</p> <p>TIS TIS ist eine webbasierte Anwendung, die das internationale Zugmanagement durch die Bereitstellung von Echtzeit-Zugdaten über internationale Züge unterstützt. Die relevanten Daten werden direkt aus den Systemen der DB InfraGO AG bezogen, und alle Informationen der verschiedenen Infrastrukturbetreiber werden zu einer Zugfahrt</p>	<p>6.4 Betriebliche Informations- und -überwachungssysteme</p> <p>6.4.1 Informationssysteme für Trassen</p> <p>6.4.1.1 LeiDis Für die Bedingungen der Nutzung der LeiDis-Produkte siehe Ziffer 5.5.4⁹.</p> <p>6.4.1.2 Bereitstellung von Meldungen zum Zuglauf gem. TAF/TAP TSI <u>Auf Grundlage der TAF TSI und TAP TSI bzw. deren Nachfolgeverordnungen sind die Akteure des europäischen Eisenbahnsektors verpflichtet, den Austausch bestimmter Datenmeldungen in einem europäisch einheitlich definierten Format zu unterstützen. Die</u></p>	<p>Redaktionelle Änderung</p> <p>Die DB InfraGO AG beabsichtigt im März 2025 die Einführung des Betriebsdatenverteilers im Rahmen des Programms PRISMA (Programm Re-Design Informations-</p>

INB 2026	INB 2026	Anmerkungen
<p>vom Abfahrts- oder Ausgangsort bis zum Endziel kombiniert. Auf diese Weise kann ein Zug von Anfang bis Ende grenzüberschreitend überwacht werden.</p> <p>ZB und Betreiber von Serviceeinrichtungen können ebenfalls Zugang zum TIS erhalten, indem sie die TIS-Nutzungsvereinbarung mit RNE unterzeichnen. Mit der Unterzeichnung der Vereinbarung erklärt sich der TIS-Benutzer damit einverstanden, dass der RNE Zugangsinformationen an kooperierende TIS-Benutzer weitergibt. Der TIS-Benutzer hat Zugang zu den Daten seiner eigenen Züge und zu den Zügen anderer TIS-Benutzer, wenn diese bei derselben Zugfahrt kooperieren (d.h. standardmäßige gemeinsame Datennutzung).</p> <p>Der Zugang zu TIS ist unentgeltlich. Ein Benutzerkonto kann über den RNE TIS-Support beantragt werden:</p> <p>Support.tis@rne.eu</p> <p>Mehr Informationen können auf folgender Seite gefunden werden: http://tis.rne.eu.</p>	<p>vorgesehenen Meldungen sind den Verordnungen der Europäischen Union, bzw. deren Revisionen zu entnehmen. Meldungsformat und -inhalt entsprechen den Vorgaben gemäß TAF/TAP TSI, bzw. der Abstimmungen in den europäischen Gremien.</p> <p>Mit der Produktivsetzung des Betriebsdatenverteilers bietet die DB InfraGO AG den betrieblichen Meldungs austausch gemäß TAF/TAP TSI an.</p> <p>Jedem Zugangsberechtigten wird eine Anbindung gewährt. Diese Anbindung ist unentgeltlich.</p> <p>Der Regelweg zur Anmeldung hierfür erfolgt über das DB Netz Cockpit. Näheres ist den Nutzungsbedingungen zum Netz Cockpit (Anlage 3.4.3.1) zu entnehmen.</p> <p>Kommt es zu etwaigen Einschränkungen der digitalen Anmeldung, stellt die DB InfraGO für alle Zugangsberechtigten Informationen über eine manuelle Anmeldung per Formular zur Verfügung.</p> <p>Aktuelle Informationen zum Thema TAF/TAP TSI bei der DB InfraGO sind auf folgender Seite hinterlegt:</p> <p>www.dbinfrago.com/taf-tap-tsi</p> <p>Unabhängig von den hier beschriebenen TAF/TAP Meldungen, stellt die DB InfraGO vorerst weiterhin die entgeltpflichtige Nebenleistung Lizenz zur Datenabnahme (Ziffer 5.5.11) für Zuglaufinformationen in Form von einheitlichen und standardisierten UIC-Datensatz-Telegrammen zur Verfügung.</p> <p>6.4.1.3 TIS</p> <p>TIS ist eine webbasierte Anwendung, die das internationale Zugmanagement durch die Bereitstellung von Echtzeit-Zugdaten über internationale Züge unterstützt. Die relevanten Daten werden direkt aus den Systemen der DB InfraGO AG bezogen, und alle Informationen der verschiedenen Infrastrukturbetreiber werden zu einer Zugfahrt vom Abfahrts- oder Ausgangsort bis zum Endziel kombiniert. Auf diese Weise kann ein Zug von Anfang bis Ende grenzüberschreitend überwacht werden.</p>	<p>Systeme Betrieb und Modernisierung der Architektur).</p> <p>Im Zuge dieser Weiterentwicklung der Dispositionssysteme werden auch Vorgaben der TAF/TAP TSI zum betrieblichen Meldungs austausch umgesetzt, die u. a. die hier beschriebene kostenfreie Datenbereitstellung vorsieht.</p> <p>Die Änderung ist aufgrund des Einführungstermins des Betriebsdatenverteilers unterjährig erforderlich, um den Zugang zum System und zu den Daten zu regeln und zu beschreiben.</p> <p>Es entstehen für Zugangsberechtigte keine Nachteile aus der Einführung, da unabhängig von den hier beschriebenen TAF/TAP Meldungen weiterhin die entgeltpflichtige Nebenleistung „Lizenz zur Datenabnahme“ (Ziffer 5.5.11) für Zuglaufinformationen in Form von einheitlichen und standardisierten UIC-Datensatz-Telegrammen zur Verfügung steht.</p> <p>Redaktionelle Änderung</p>

INB 2026	INB 2026	Anmerkungen
	<p>ZB und Betreiber von Serviceeinrichtungen können ebenfalls Zugang zum TIS erhalten, indem sie die TIS-Nutzungsvereinbarung mit RNE unterzeichnen. Mit der Unterzeichnung der Vereinbarung erklärt sich der TIS-Benutzer damit einverstanden, dass der RNE Zuginformationen an kooperierende TIS-Benutzer weitergibt. Der TIS-Benutzer hat Zugang zu den Daten seiner eigenen Züge und zu den Zügen anderer TIS-Benutzer, wenn diese bei derselben Zugfahrt kooperieren (d.h. standardmäßige gemeinsame Datennutzung).</p> <p>Der Zugang zu TIS ist unentgeltlich. Ein Benutzerkonto kann über den RNE TIS-Support beantragt werden:</p> <p>Support.tis@rne.eu</p> <p>Mehr Informationen können auf folgender Seite gefunden werden: http://tis.rne.eu.</p>	