

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Pufferzeiten - Grundsätze und Migration</b>	<b>402.0203A02 Seite 1</b>

- |   |                                     |
|---|-------------------------------------|
| <p>(1) Als Pufferzeit im Sinne der Trassenkonstruktion gilt die Zugfolge-Pufferzeit. Die Zugfolge-Pufferzeit ist der nicht belegte Zeitraum zwischen den Sperrzeitentreppen zweier einander folgender Züge bzw. kreuzender Züge (siehe Abbildung 1). Sie ist kein Zeitanteil innerhalb einer Zugtrasse. Die Zugfolge-Pufferzeit ist die Zeitdauer, um die ein vorausfahrender Zug verspätet sein könnte, ohne den nachfolgenden Zug zu behindern.</p> | <b>Definition</b>                   |
| <p>(2) Ein Pufferzeitkonflikt liegt vor, wenn die Pufferzeit zwischen zwei Trassen unterschritten ist. Hierbei überschneiden sich jedoch nicht die Sperrzeitentreppen der beiden Trassen.</p>   | <b>Konfliktdefinition</b>           |
| <p>(3) Die Höhe und die verbindliche Anwendung der Pufferzeiten in der Fahrplannerstellung wird streckenspezifisch je Streckenabschnitt ausgewiesen. Der Regelwert der verbindlichen Pufferzeit beträgt 1,0 Minuten. Ein Ausnahmewert von 0,1 Minuten wird für Stadtschnellbahnstrecken angewendet. Auf den mit Gleichstrom betriebenen Strecken der Gleichstrom-S-Bahnen Berlin und Hamburg besteht keine verbindliche Pufferzeitanforderung.</p>    | <b>Verbindliche Pufferzeit</b>      |
| <p>(4) Bei Strecken ohne Anforderung einer verbindlichen Pufferzeit soll eine Mindest-Pufferzeit von 1,0 Minuten eingehalten werden.</p>  | <b>Pufferzeit nicht verbindlich</b> |
| <p>(5) Die streckenspezifischen Angaben der Pufferzeit je Streckenabschnitt sind im Infrastrukturregister (ISR) unter dem Reiter „Betrieb“ in den Sachdaten des Streckenabschnitts abgebildet (verbindliche Pufferzeit von 1,0 Minuten, verbindliche Pufferzeit von 0,1 Minuten oder Soll-Pufferzeit von 1,0 Minuten bzw. 0,1 Minuten). Zusätzlich kann die Pufferzeit im ISR als thematische Karte unter „Streckenmerkmale“ ausgewählt werden.</p>   | <b>Infrastrukturregister</b>        |
| <p>(6) Im Zielzustand sind netzweit folgende Pufferzeiten vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- - Stadtschnellbahn-Strecken: 0,1 Minute,</li> <li>- - übrige Strecken: 1,0 Minuten,</li> <li>- - mit Gleichstrom betriebene Strecken der Gleichstrom-S-Bahnen Berlin und Hamburg: keine verbindliche Pufferzeitanforderung.</li> </ul>   | <b>Zielzustand</b>                  |
| <p>(7) Der Hochlauf auf den Zielzustand erfolgt in Etappen. Als erste Stufe zum Fahrplanwechsel 2025/2026 werden die verbindlichen Pufferzeiten auf folgenden Strecken, die im</p>  | <b>Erste Stufe</b>                  |

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Pufferzeiten - Grundsätze und Migration</b>	<b>402.0203A02 Seite 2</b>

ISR unter dem Reiter Betrieb in den Sachdaten des Streckenabschnitts abschließend aufgelistet sind, eingeführt:

- Überlastete Schienenwege, auf denen gemäß Infrastrukturregister die Verbindlichkeit der Pufferzeit ausgewiesen ist,
- in Betrieb gehende neu- und ausgebaute Strecken ab Zeitpunkt der Inbetriebnahme.

Gemäß ISR wird auf folgenden Strecken/Streckenabschnitten (nachfolgende Tabelle) im Fahrplan 2025/2026 die verbindliche Pufferzeit eingeführt. Die Tabelle gliedert sich in Strecken und Abschnitte der betreffenden ÜLS (Pufferzeit 1,0 Minuten verbindlich), der betreffenden Neu- und Ausbaustrecken (Pufferzeit 1,0 Minuten verbindlich) sowie der Stadtschnellbahnstrecken (Pufferzeit 0,1 Minuten verbindlich).

<b>Nummer des ÜLS <sup>1</sup></b>	<b>Strecke(n) und Abschnitte des ÜLS</b>	<b>Pufferzeit verbindlich ab Fahrplan</b>
1	5200 Gemünden (Main) - Würzburg	2027 <sup>6</sup>
2	5900 Knoten Fürth (Bay) - Bamberg	2027 <sup>6</sup>
3	5910 Würzburg - Fürth (Bay)	2026
4	3600 Hailer-Meerholz - Fulda	2027 <sup>6</sup>
8	2200 Hamburg-Harburg - Hamburg Hbf, 6100 Hamburg Hbf - Hamburg Rainweg	2027 <sup>6</sup>
9	1720 Uelzen - Stelle	2027 <sup>6</sup>
10	6100 Berlin Spandau - Nauen	2027 <sup>6</sup>
11	1700 Wunstorf - Minden	2027 <sup>6</sup>
12	6109 Berlin-Charlottenburg - Berlin-Ostbahnhof; (Berlin Stadtbahn)	2027 <sup>6</sup>
14	4010 Mannheim-Waldhof - Zeppelinheim	2027 <sup>6</sup>
16	2633, 2639, 2650, 2652, 2658, 2659 Köln Hbf - Köln-Mülheim	2027 <sup>6</sup>
17	2510 Viersen - Kaldenkirchen Gr	2026
18	6107 Berlin Hbf (tief) - Berlin-Spandau Ost, 6132 Berlin Südkreuz - Großbeeren Süd, 6134 Berlin Hbf (tief) - Berlin Südkreuz, 6170 Berlin-Wedding Abzw. - Berlin-Gesundbrunnen, 6171 Berlin-Wedding Abzw. - Berlin Südkreuz; („Berlin Nord/Süd“)	2027 <sup>6</sup>

<sup>1</sup> Nummer des ÜLS in der im Internetzugang der DB InfraGO AG unter <https://www.dbinfrago.com/resource/blob/12220686/b1bd35913645937527c21536e498412f/Sachstand-UeLS-Strecken-data.pdf> veröffentlichten Liste

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Pufferzeiten - Grundsätze und Migration</b>	<b>402.0203A02 Seite 3</b>

19	2550 Aachen Hbf - Aachen West, 2600 Stolberg Hbf - Aachen	Hbf	2027 <sup>6</sup>
21	6185 Wustermark - Rathenow		2027 <sup>6</sup>
22	6344 Halle-Trotha - Könnern		2026
23	3601 Darmstadt Hbf - Neu-Edingen/Mannheim-Friedrichsfeld		2027 <sup>6</sup>
<b>Region</b>	<b>Neu-/ausgebaute Strecken mit verbindlicher Pufferzeit</b>		<b>Pufferzeit verbindlich ab Fahr- plan</b>
Südwest	4614 Üst Unterboihingen - Abzw Oberboihingen		2026 <sup>2</sup>
Südwest	4703 Stuttgart Hbf - Stuttgart-Obertürkheim		2026 <sup>2</sup>
Südwest	4705 Bft Heerstr. Abzw - Bft Plieningen Abzw		2026 <sup>2</sup>
Südwest	4715 Stuttgart-Bad Cannstatt - Stuttgart Hbf		2026 <sup>2</sup>
Südwest	4726 Abzw Stuttgart-Wangen - Stuttgart-Obertürkheim		2026 <sup>2</sup>
Südwest	4813 Stuttgart-Feuerbach - Ulm Pbf		2026 <sup>2</sup>
Ost	6135 Berlin-Südkreuz - Glasower Damm Nord		2026
Ost	6151 Glasower Damm Nord - Berlin Flughafen BER		2026
<b>Region</b>	<b>Stadtschnellbahnstrecken mit verbindlicher Pufferzeit</b>		<b>Pufferzeit verbindlich ab Fahr- plan</b>
West	2621 K-Messe/Deutz - K-Vingst		2027 <sup>6</sup>
West	2670 K-Hansaring - K-Mülheim		2027 <sup>6</sup>
Mitte	3610 Ffm Hbf (tief) - Frankfurt Kleyerstraße		2026
Mitte	3611, 3612 Ffm Hbf (tief) - Ffm West		2026
Mitte	3681, 3682 Ffm Hbf (tief) - Ffm Süd		2026
Südwest	4716 Stg Mittnachtstraße - Stg-Bad Cannstatt		2026 <sup>2</sup>
Südwest	4801 Str.-Wechs.4801/4805-Abzw Pragtunnel		2026 <sup>2</sup>
Südwest	4805 Stuttgart Hbf - Str.-Wechs. 4801/4805		2026 <sup>2</sup>
Südwest	4861 Stuttgart Hbf - Stuttgart-Vaihingen		2026 <sup>2</sup>
Südwest	4864 Stuttgart Schwabstr		2026 <sup>2</sup>
Süd	5540 München Hbf tief - M.-Pasing inkl. 5545 Kurve Neulustheim		2026
Süd	5540 München-Pasing - Mü-Westkreuz		2026
Süd	5544 Mü-Laim Pbf - Mü-Obermenz Abzw		2026
Süd	5550 München Hbf tief - München Ost Pbf		2026

<sup>2</sup> unterjährig mit Inbetriebnahme S21

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Pufferzeiten - Grundsätze und Migration</b>	<b>402.0203A02 Seite 4</b>

Süd	5551 München Ost Pbf - Mü O Frankenwstr	2026
Süd	5553 München Ost Pbf - Mü-Berg a L Abzw	2026
Süd	5603 StrUeb_5553_5603 - Mü-Steinhausen	2026

Zur Stellungnahme  
15.12.2024 - 15.01.2025

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Pufferzeiten - Grundsätze und Migration</b>	<b>402.0203A02 Seite 5</b>

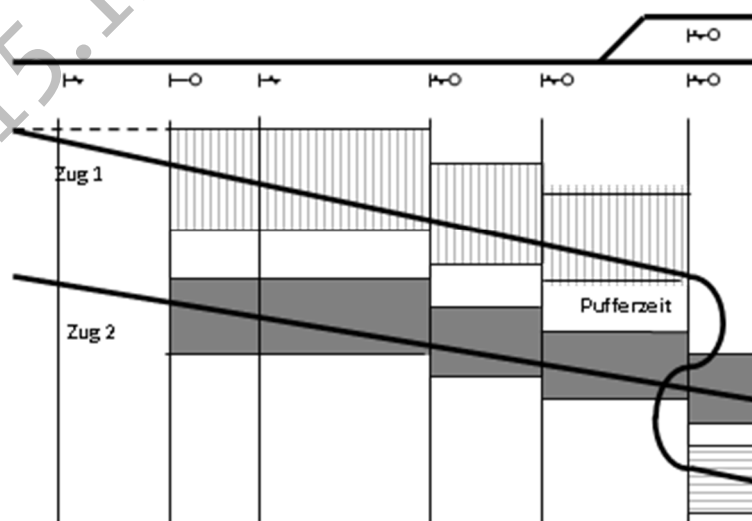
- (8) Strecken, auf denen die verbindliche Pufferzeit neu eingeführt wird, werden jährlich im ISR kommuniziert. Bei der Entscheidung, auf welchen Strecken die Verbindlichkeit der Pufferzeit neu in Kraft tritt, werden die Inbetriebnahme neu- und ausgebauter Infrastruktur, weitere Überlastete Schienenwege sowie weitere Strecken (Lückenschlüsse zwischen Geltungsbereichen der verbindlichen Pufferzeit) berücksichtigt. Die für eine Migrationsstufe vorgesehenen Strecken(abschnitte) und zu erwartende Auswirkungen auf Verkehrsmengen werden vor der Aufnahme in die jeweiligen INB im Vorfeld mit dem Markt konsultiert.
- (9) Jede Migrationsstufe wird nach Ende des jeweiligen Fahrplanjahres evaluiert. Hierzu wird die DB InfraGO AG auf den Abschnitten mit verbindlicher Pufferzeit von 1,0 Minuten eine Analyse über die Auswirkungen auf die Betriebsqualität vornehmen und je Migrationsstufe im 1. Quartal des Folgejahres veröffentlichen. Die Analyse beinhaltet insbesondere eine nach Verkehrsarten gegliederte Betrachtung.
- (10) Im Sinne der verbindlichen Pufferzeit handelt es sich bei Stadtschnellbahnstrecken um Strecken außerhalb der mit Gleichstrom betriebenen Strecken der Gleichstrom-S-Bahnen Berlin und Hamburg mit einer besonders hohen Streckenleistungsfähigkeit und einem sehr dichten, homogenen Betriebsprogramm. Sie sind ausdrücklich im ISR ausgewiesen.

**Weiterer Hochlauf**

**Evaluierung**

**Stadtschnellbahnstrecken**

**Muster einer Sperrzeitentreppe**



**Abbildung 1: Sperrzeitentreppe (Muster)**