

Beabsichtigte Änderungen - Ril 402.0203A02 (betrieblich-
technisches Regelwerk) synoptische Darstellung - für INB
2026

Absch n./ Pkt	Regelung neu			Änderungsgrund/Anmerkungen
402.0203 A02 Abs. 1 (7) Thema „Puffer- zeiten“	Nummer des ÜLS ¹	Strecke(n) und Abschnitte des ÜLS	Pufferzeit verbindlich ab Fahrplan	<p>Mit Wirkung zum Fahrplan 2025/26 wird das Instrument der verbindlichen Pufferzeit eingeführt. Es ist davon auszugehen, dass die Einführung der verbindlichen Pufferzeit mit einem Anstieg an konfliktbehafteten Trassenanmeldungen einhergeht. Zugleich ist die Erstellung des Netzfahrplans in ein sehr enges zeitliches Korsett eingebettet. Der zeitliche Rahmen für die Netzfahrplanerstellung gemäß Ziffer 4.2.1.3 der INB ist verbindlich. Jede Behandlung von konfliktbehafteten Trassenanmeldungen im Netzfahrplan löst einen Prozess aus, insbesondere die Durchführung von komplexen Koordinierungsverfahren beansprucht viel Zeit. Die Anzahl an durchzuführenden komplexen Koordinierungen ist nicht vorhersehbar. Aus diesem Grund beabsichtigte die DB InfraGO AG bei für überlastet erklärten Schienenwegen, bei denen es zu Trassenkonflikten aufgrund der Anwendung der verbindlichen Pufferzeiten kommt, diese Konflikte ausschließlich im Rahmen der vereinfachten Koordinierung zu koordinieren. Die Bundesnetzagentur hat dieses Vorgehen mit Beschluss BK10-24-0395_Z vom 22.11.2024 abgelehnt. Um eine fristgerechte Erstellung des Netzfahrplans 2025/26 zu ermöglichen, ist es notwendig, den Hochlauf der verbindlichen Pufferzeit bei seiner Einführung anzupassen und die Anpassung vorläufig in Kraft zu setzen. Ein Abwarten auf die nächste Anpassung der Nutzungsbedingungen nach den Fristen des § 19 Abs. 5 ERegG würde dazu führen, dass die Erstellung des Netzfahrplans 2025/26 in den Fristen der Ziffer 4.2.1.3 der INB nicht sichergestellt werden kann. Dabei ist die fristwahrende Erstellung des Netzfahrplans für die Zugangsberechtigten von sehr großer Bedeutung, da Zugangsberechtigte als Teilnehmende des Zuweisungsprozesses auf diesen zeitlichen Rahmen eingestellt sind und auch die Vermarktung ihrer Trassen an diesen Prozess anknüpfen. Vor diesem Hintergrund sind die vorläufig in Kraft gesetzten Änderungen zur Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten gemäß § 3 Nr. 2 ERegG erforderlich. Eine konkrete und wesentliche Beeinträchtigung des Regulierungsziels § 3 Nr. 2 ERegG liegt auf der Hand, da ohne diese Anpassung dieses Regulierungsziel in seinem Kernanliegen beeinträchtigt wäre.</p>
	1	5200 Gemünden (Main) - Würzburg	2027 6	
	2	5900 Knoten Fürth (Bay) - Bamberg	2027 6	
	3	5910 Würzburg - Fürth (Bay)	2026	
	4	3600 Hailer-Meerholz - Fulda	2027 6	
	8	2200 Hamburg-Harburg - Hamburg Hbf, 6100 Hamburg Hbf - Hamburg Rainweg	2027 6	
	9	1720 Uelzen - Stelle	2027 6	
	10	6100 Berlin Spandau - Nauen	2027 6	
	11	1700 Wunstorf - Minden	2027 6	
	12	6109 Berlin-Charlottenburg - Berlin-Citybahnhof, (Berlin Stadtbahn)	2027 6	
	14	4010 Mannheim-Waldhof - Zeppelinheim	2027 6	
	16	2633, 2639, 2650, 2652, 2658, 2659 Köln Hbf - Köln-Mülheim	2027 6	
	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 6	
	19	2550 Aachen Hbf - Aachen West, 2600 Stolberg Hbf - Aachen Hbf	2027 6	
	21	6185 Wustermark - Rathenow	2027 6	
	22	6344 Halle-Trotha - Könnern	2026	
	23	3601 Darmstadt Hbf - Neu-Edingen/Mannheim-Friedrichsfeld	2027 6	
	West	2621 K-Messe/Deutz - K-Vingst	2027 6	
	West	2670 K-Hansaring - K-Mülheim	2027 6	