



- Legende**
- Zugkategorien GV (Güterverkehr)**
 - Musterzug 1: E-Traction (1600 t, 100 km/h)
 - Musterzug 2: E-Traction (1600 t, 120 km/h)
 - Musterzug 3: E-Traction (2000 t, 100 km/h)
 - Musterzug 4: E-Traction (2500 t, 100 km/h)
 - Musterzug 5: E-Traction (sehr schwer oder sehr langsam)
 - Musterzug 6: Diesel (1600 t, 100 km/h)
 - Musterzug 7: Diesel (2000 t, 100 km/h)
 - Frequenzen**
 - Zug verkehrt stündlich
 - Zug verkehrt alle 2 Stunden
 - Zug verkehrt alle 4 Stunden
 - Weitere Erklärungen**
 - Ein bzw. mehrere Zwischenhalte
 - Ankunftsminute im Bahnhof A
 - Abfahrtsminute im Bahnhof A
 - Kursive Minutenangaben: Ungerade Stunden
 - Normalschrift: Gerade Stunden
 - Zug verkehrt in eine Fahrtrichtung (Abfahrts-, Durchfahrts- und Ankunftsminute nur in Fahrtrichtung rechts)
 - Zug X verkehrt in Richtung A
 - Zug Y verkehrt in Richtung B
 - Durchfahrtsminute im Bahnhof A
 - Durchfahrtsminute im Bahnhof A
 - Gabelungs- bzw. Durchbindungs-möglichkeit (Entweder-Oder-Belegung)
 - Doppeltraktion bzw. Nachschieben erforderlich
 - Durchbindung in angezeigter Richtung möglich

DB InfraGO AG
SMA und Partner AG
Entwurfstand mKok 2026ff
(als Abstrahlungsbasis zur Weiterentwicklung in Richtung Fahrplanjahr 2028ff)
Schiengüterverkehr
Bereich Nord-Ost
Stand: 06.05.2024

GV272.2 kann nur verkehren, wenn GV272.1 nicht verkehrt (Abbildung von zwei sich ausschließenden Alternativen). Bei Verkehr GV272.2 keine Durchbindung von GV272.1 möglich

Nachschieben erforderlich:
Pressp. Rothenskirchen -> Steinbach am Wald
Prozessziele -> Steinbach am Wald

Alle GV-Musterzüge sind mit einer Standardzuglänge von 650 m geplant, sofern nicht anders ausgewiesen.
Es sind ausschließlich Kapazitäten auf Infrastruktur der DB InfraGO dargestellt. Die Weisen sind nicht alle Kapazitäten in den Randbereichen abgebildet (siehe Nachbar-Netzpläne).
Die Netzpläne berücksichtigen grundsätzlich auf die Abbildung von systemischen und verfahrenstechnischen Kapazitäten im Hinblick auf die Normalkapazität (NVZ). Einzel- / HVZ-Fahrpläne können in späteren Fahrplänephasen zu veränderten Vorkehrungen unklar zu veränderten Fahrplänen im Grundtakt in einzelnen Stunden führen.
Das mKok dient somit als erste Indikation / Kapazitätsübersicht zu potentiell verfügbaren Kapazitäten. Die konkrete Fahrplanung und Trassen- bzw. Weisenvergabe erfolgt anhand der in späteren Fahrplänephasen tatsächlich angemessenen Fahrpläne sowie der betrieblichen Eigenschaften, wie bspw. Zuglänge, Tonnage.
Die Fahrplanung in den Knoten ist vorbehaltlich einer frühen Prüfung von Leer- und Rangierfahrten in späteren Planungsphasen dargestellt.
Die Anwendung der gültigen Grenzfaktoren kann in den betroffenen Streckenabschnitten zur Absicherung der Musterzug-Tonnage führen.
Die dargestellten mKok-Kapazitäten können sich aufgrund von geänderten Sachverhalten und Rahmenbedingungen in zukünftigen mKok-Planungen ändern.