



NETZE

1. Kundeninformationsveranstaltung "Kapazitätsnutzungskonzept 2024"

im Rahmen des Projekts KaZu Novum
(Kapazitätsplanung und –zuweisung der Zukunft)

06.07.2021 | Virtuell

Kamera aus



Ton aus



Fragen stellen



slido

Kunde ist König



- Nutzen Sie bitte das Tool sli.do in dem Sie dort
 - Ihre Fragen einstellen und/oder
 - eingestellte Fragen „likern“
- Das Sli.do-Event erreichen Sie über folgenden Link: <https://app.sli.do/event/r9clkyvz>
- Alternativ:
 - Link zu sli.do: <https://www.sli.do/>
 - Event Code: #Kazu0607
- Die Reihenfolge der Beantwortung orientiert sich an der Anzahl Ihrer „Likes“ je Frage

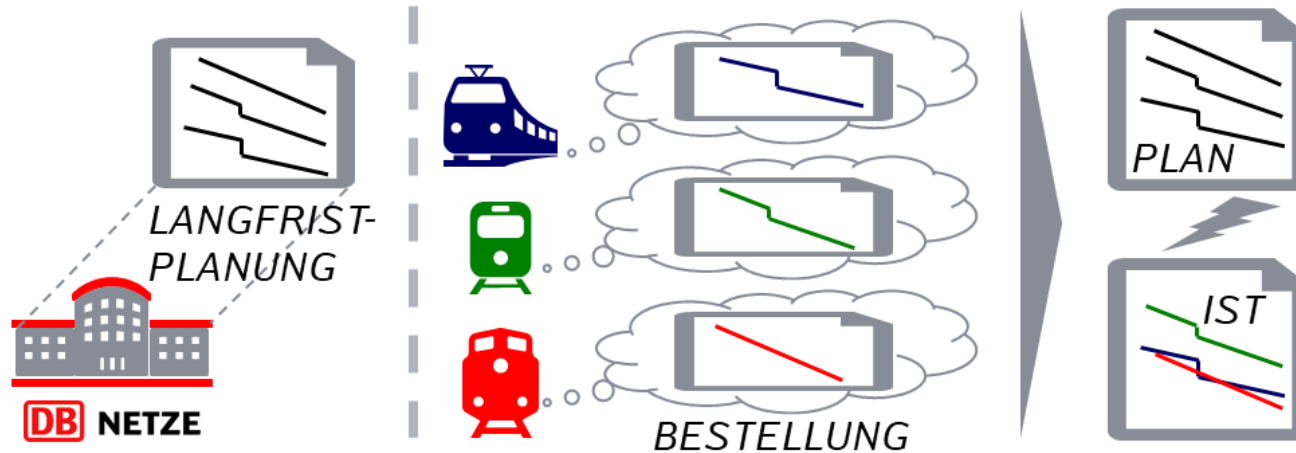


- 1. Vorstellung Gesamtansatz KaZu Novum**
2. Das Kapazitätsnutzungskonzept 2024
3. Die Kapazitätsrahmenverträge 2024
4. IT-technische Umsetzung für 2024
5. Nächste Schritte
6. Fragerunde

Branche hat erkannt, dass heutiger Planungs- und Zuweisungsprozess an seine Grenzen stößt; Umdenken erforderlich

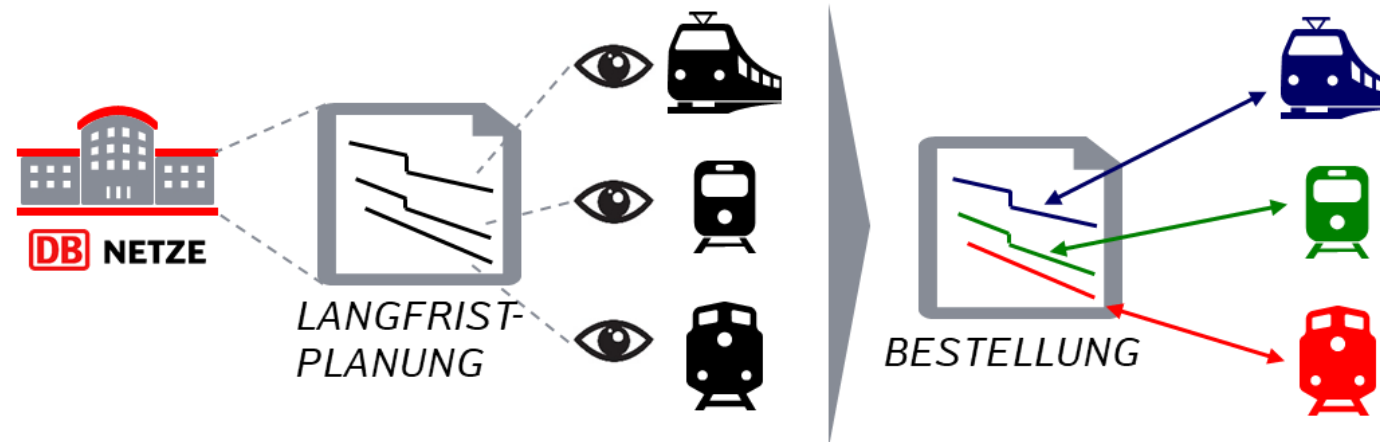
Prozessualer Bruch zwischen Planung DB Netz und Trassenbestellung EVU

H
e
u
t
e



Zuweisung von zusammen mit Branche vorstrukturierten Kapazitäten

M
o
r
g
e
n



Eckpfeiler des Zielbilds

- ▶ **Durchgängige gesamtmarkt-orientierte Planung**
- ▶ **Vorstrukturierung mit Ziel optimierter Kapazität**
- ▶ **Balance zwischen Markteinbindung, Verbindlichkeit und Open Access**

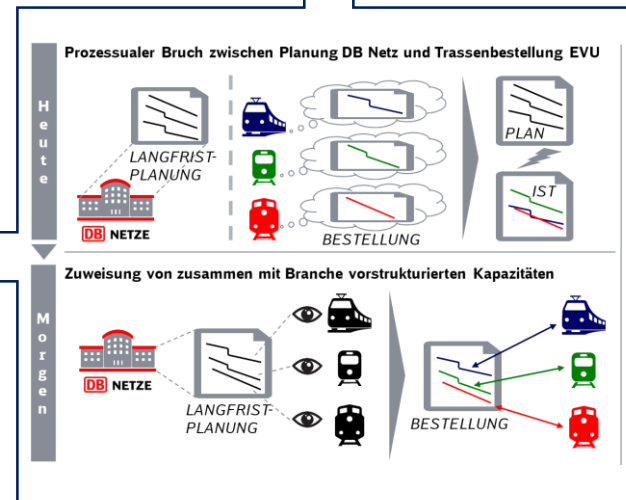
Der neue Kapazitätsplanungs- und -zuweisungsprozess berücksichtigt alle Stakeholder

Bund

Geplanter Nutzen des Infrastrukturausbaus muss sich im Fahrplan niederschlagen (Deutschlandtakt / Zukunft Bündnis Schiene)

SPV

Mehrjährige Kapazitätszusagen benötigt, um Investitionen in Rollmaterial abzusichern



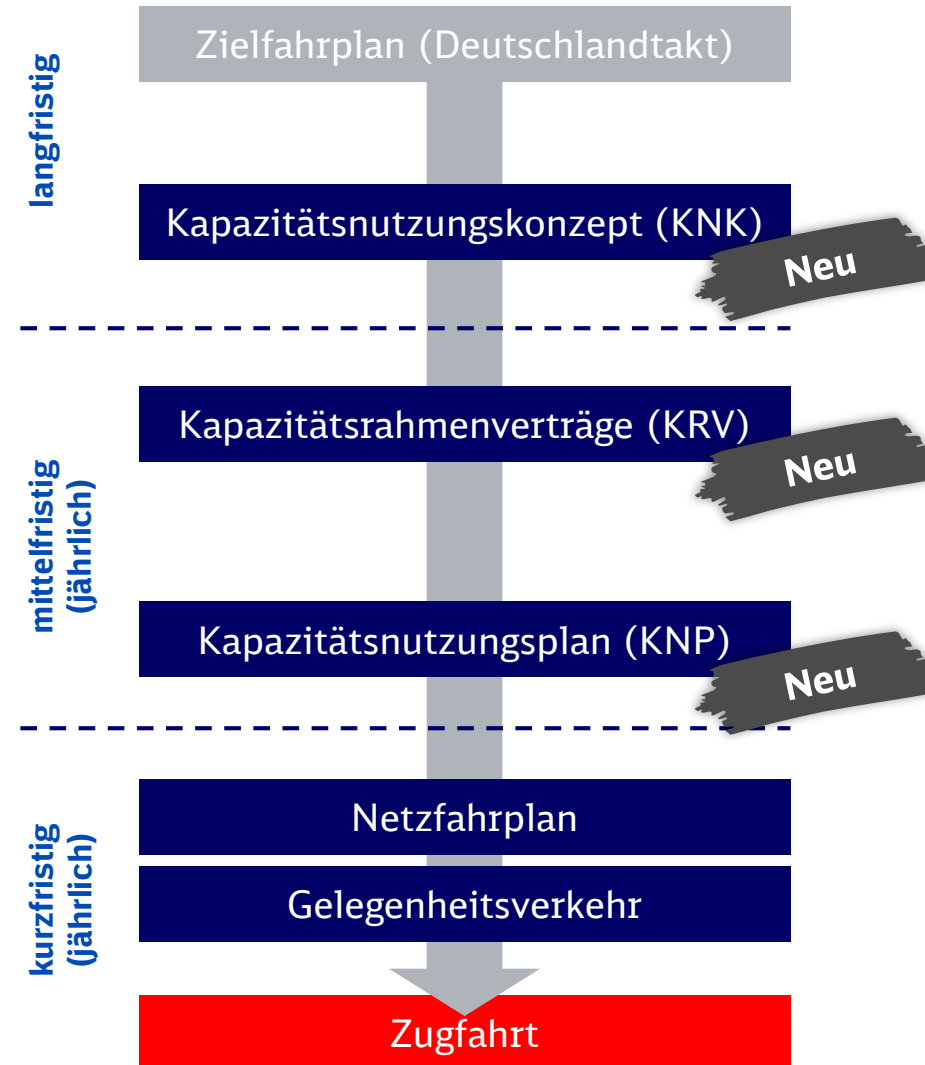
EU

Auch EU-weit existiert die Idee eines Taktes für Europa (TEE2.0)

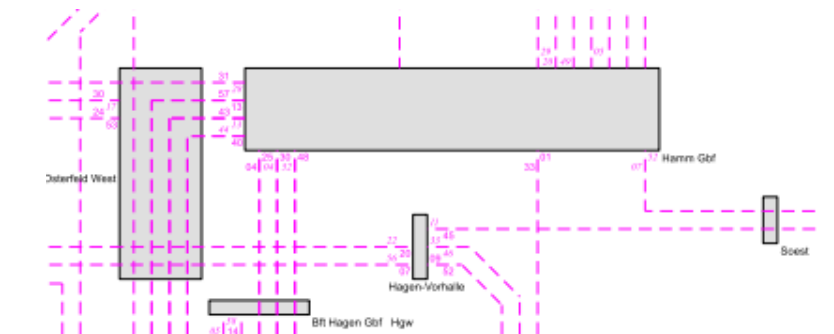
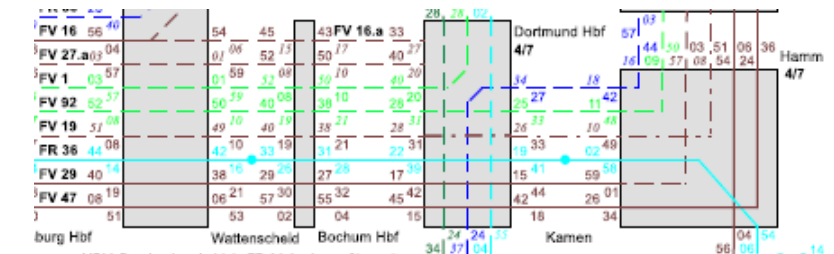
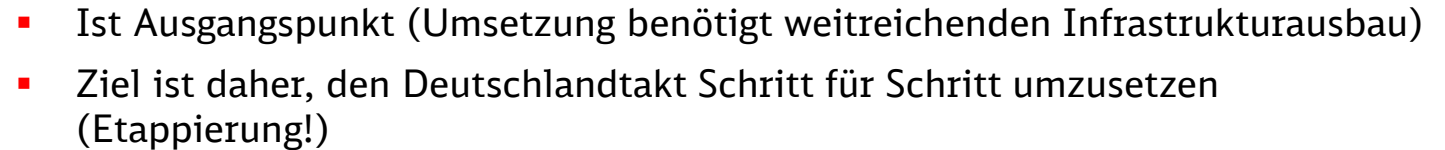
SGV

Gute Kapazitäten auch bei kurzfristiger Anmeldung benötigt (Trassenvergabe mit ausgewogenem Verkehrsartenmix / TTR-Ansatz)

Der zusammen mit der Branche entwickelte durchgängige Prozess enthält drei neue (Zwischen-)Produkte

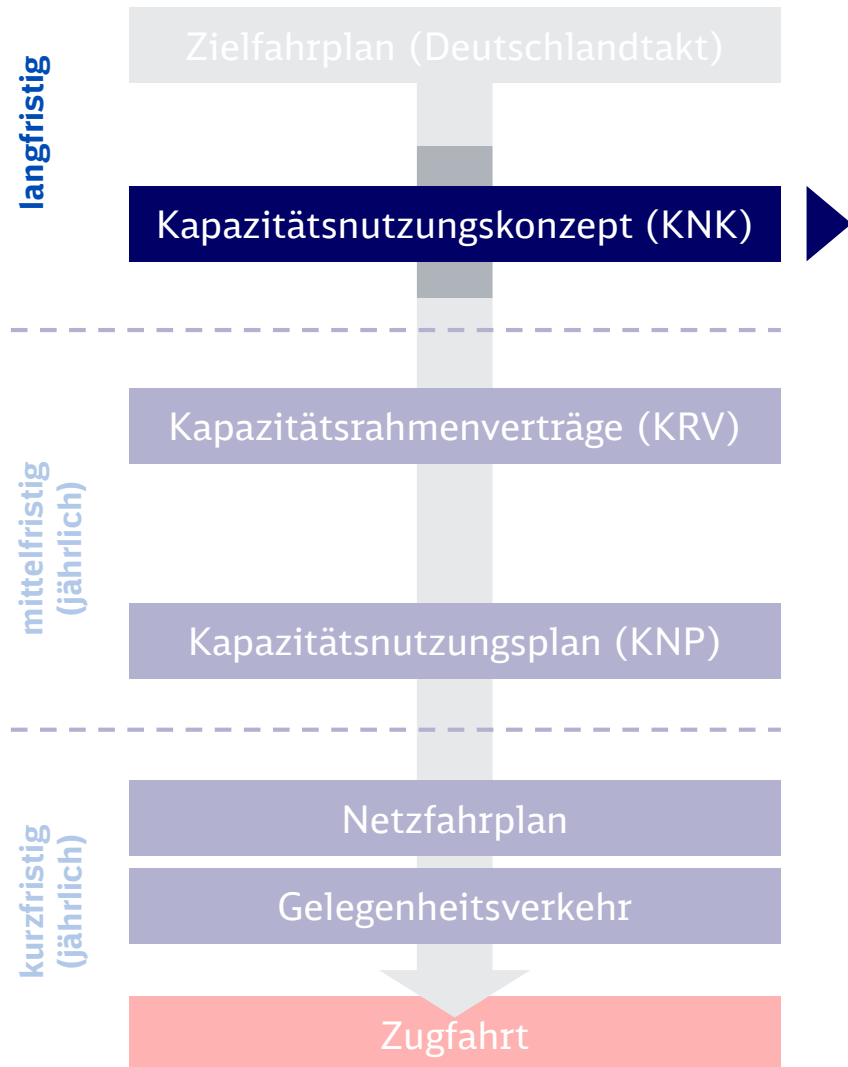


DB NETZE
Zielzustand



3

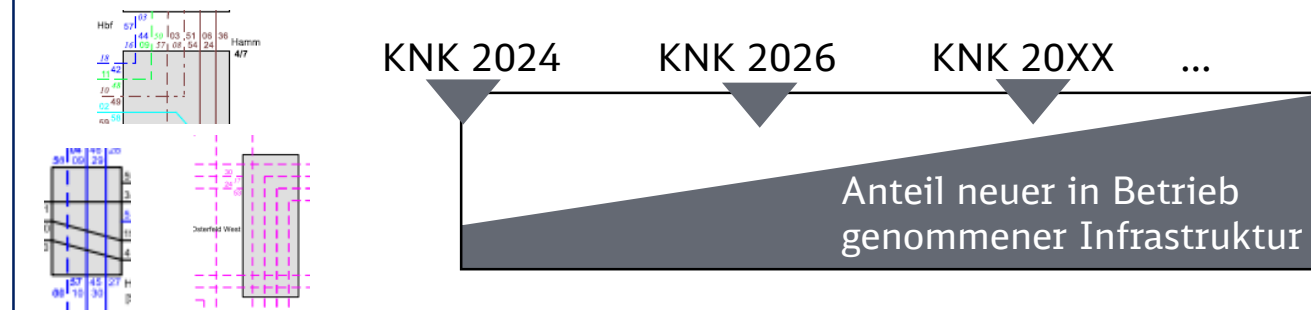
Das Kapazitätsnutzungskonzept etappiert den Zielfahrplan (Deutschlandtakt) auf Basis der verfügbaren Infrastruktur



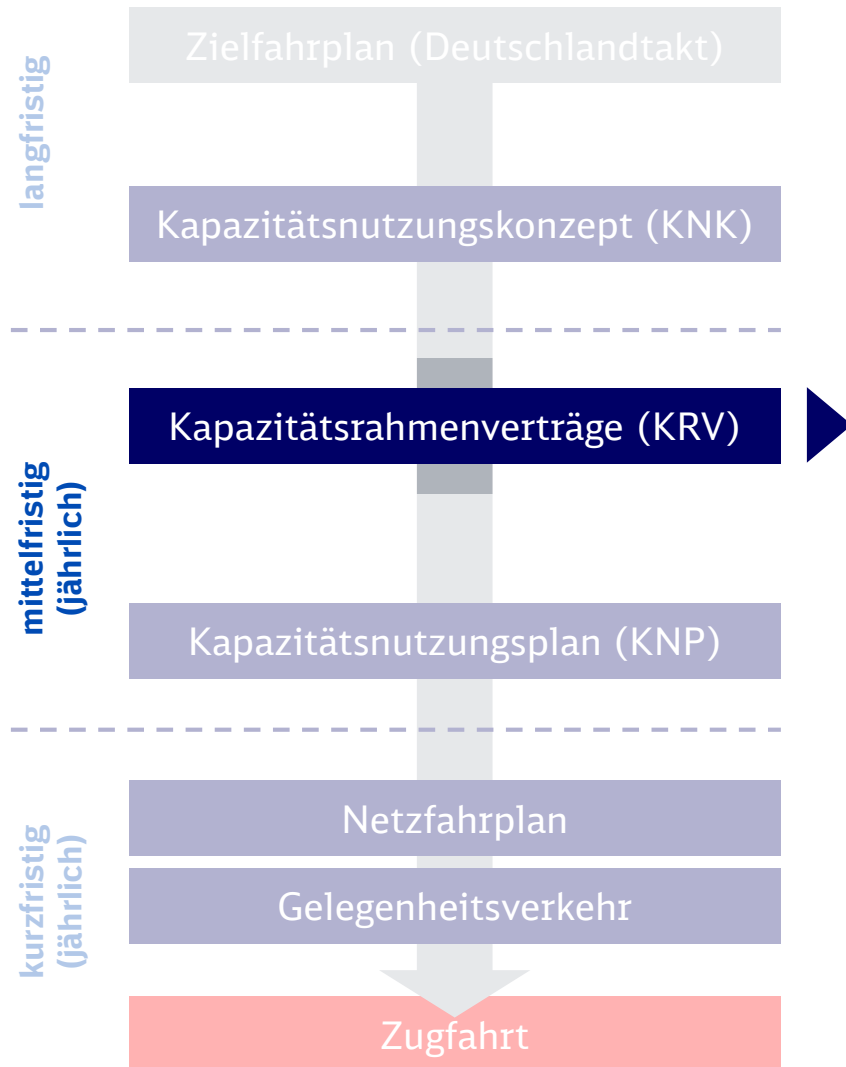
- Umsetzungsetappe des Zielfahrplans (vrs! alle 5 Jahre) unter Berücksichtigung der verfügbaren Infrastruktur und Markteinbindung
- Enthält alle Verkehrsarten und nutzt die Kapazität bestmöglich aus
- Ist keine vorgezogene Netzfahrplanerstellungphase
- Sorgt für Transparenz, welche Kapazitäten zur Verfügung stehen und bildet die Basis für die Anmeldung von Kapazitätsrahmenverträgen

Produkt ist ein fahrbarer, etappierter, EVU-neutraler Zielfahrplan:

Jedes neue KNK entspricht dem Zielfahrplan etwas mehr

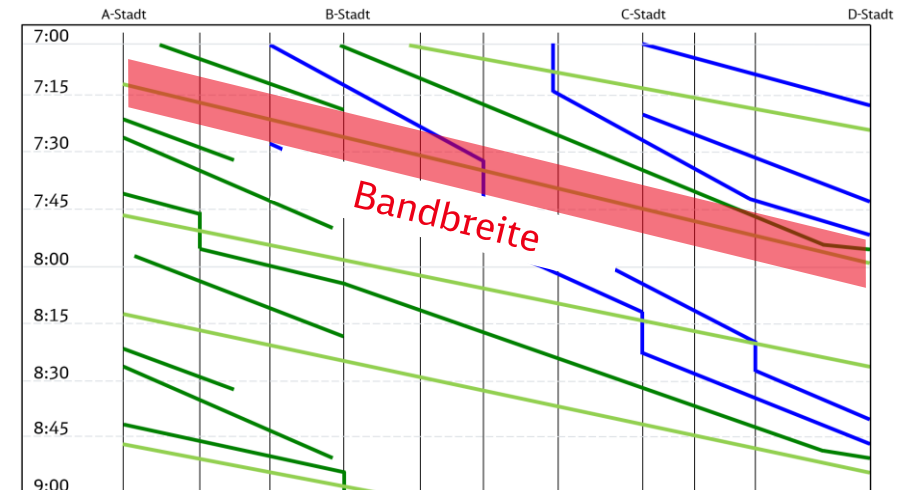


Die Kapazitätsrahmenverträge ermöglichen eine kapazitäts-schonende mehrjährige Sicherung von Kapazitäten

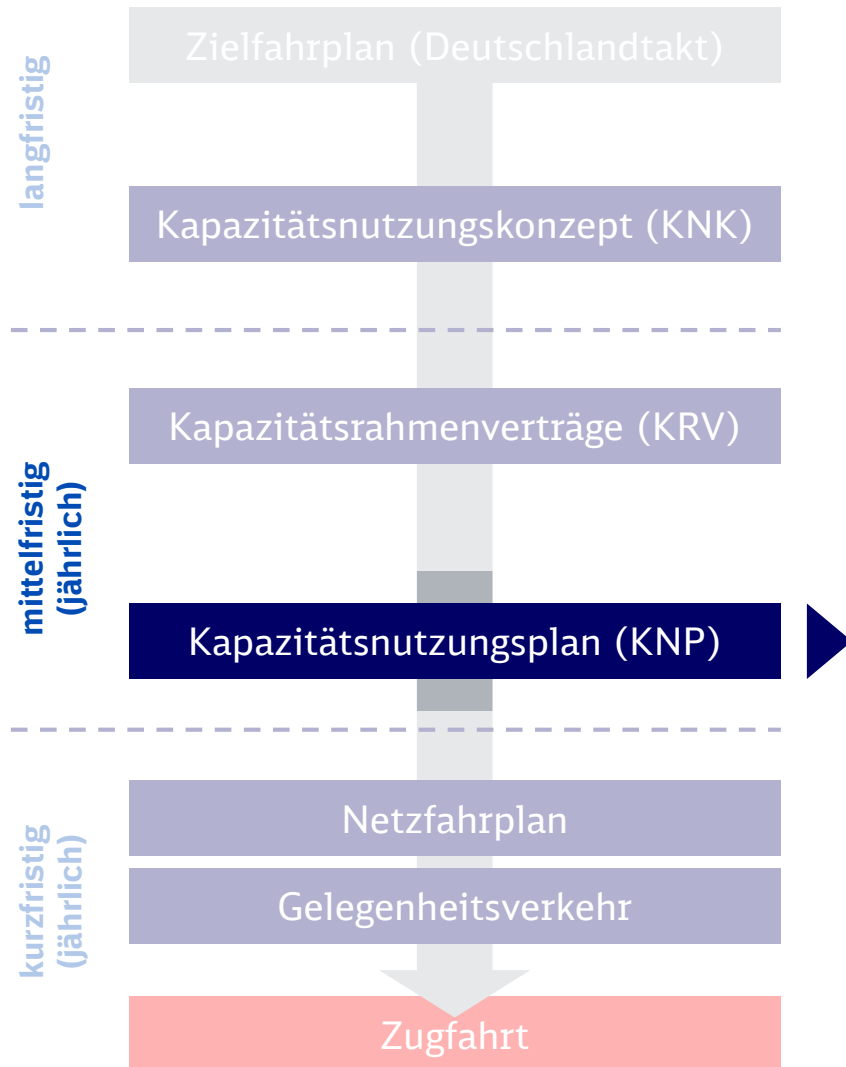


- Ermöglichen Sicherung mehrjähriger Kapazitäten (mittels Bandbreiten / Bezugslinien – wie bei den bisherigen Rahmenverträgen)
- Erfüllen die Vorgaben aus der EU-Durchführungsverordnung
- Auf einzelnen Strecken (Pilotstrecken) dient KNK als Leitplanke bei der Bestellung von KRV, um diese kapazitätsschonend einzuplanen – abhängig von der Rechtsverordnung der Bundesregierung (1. Schritt in Richtung durchgängigen Planungs-/Zuweisungsprozess)

Produkt ist eine Bezugslinie, die die Kapazität eines Zugangsberechtigten mehrjährig in einer Bandbreite sichert:

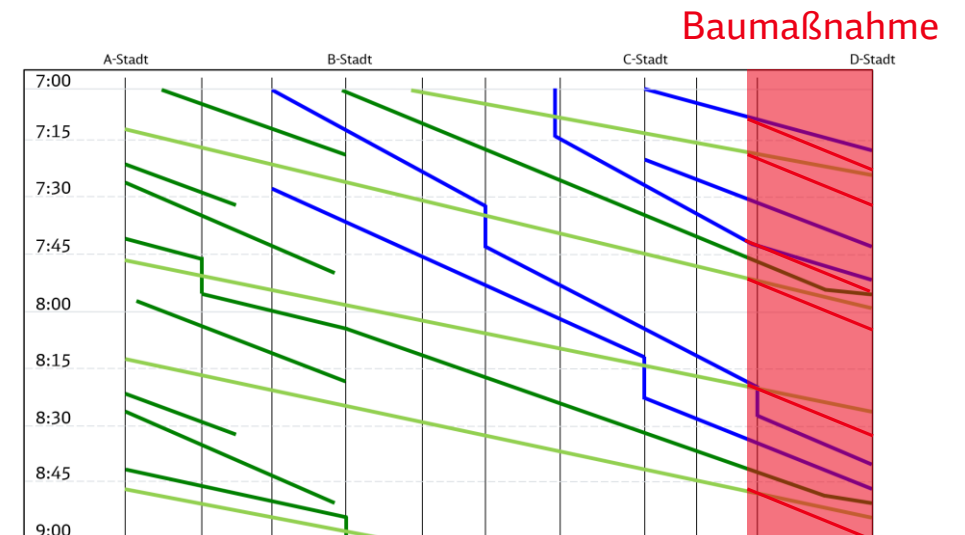


Der Kapazitätsnutzungsplan berücksichtigt Baumaßnahmen und bildet die Ausgangsbasis für Trassenanmeldungen

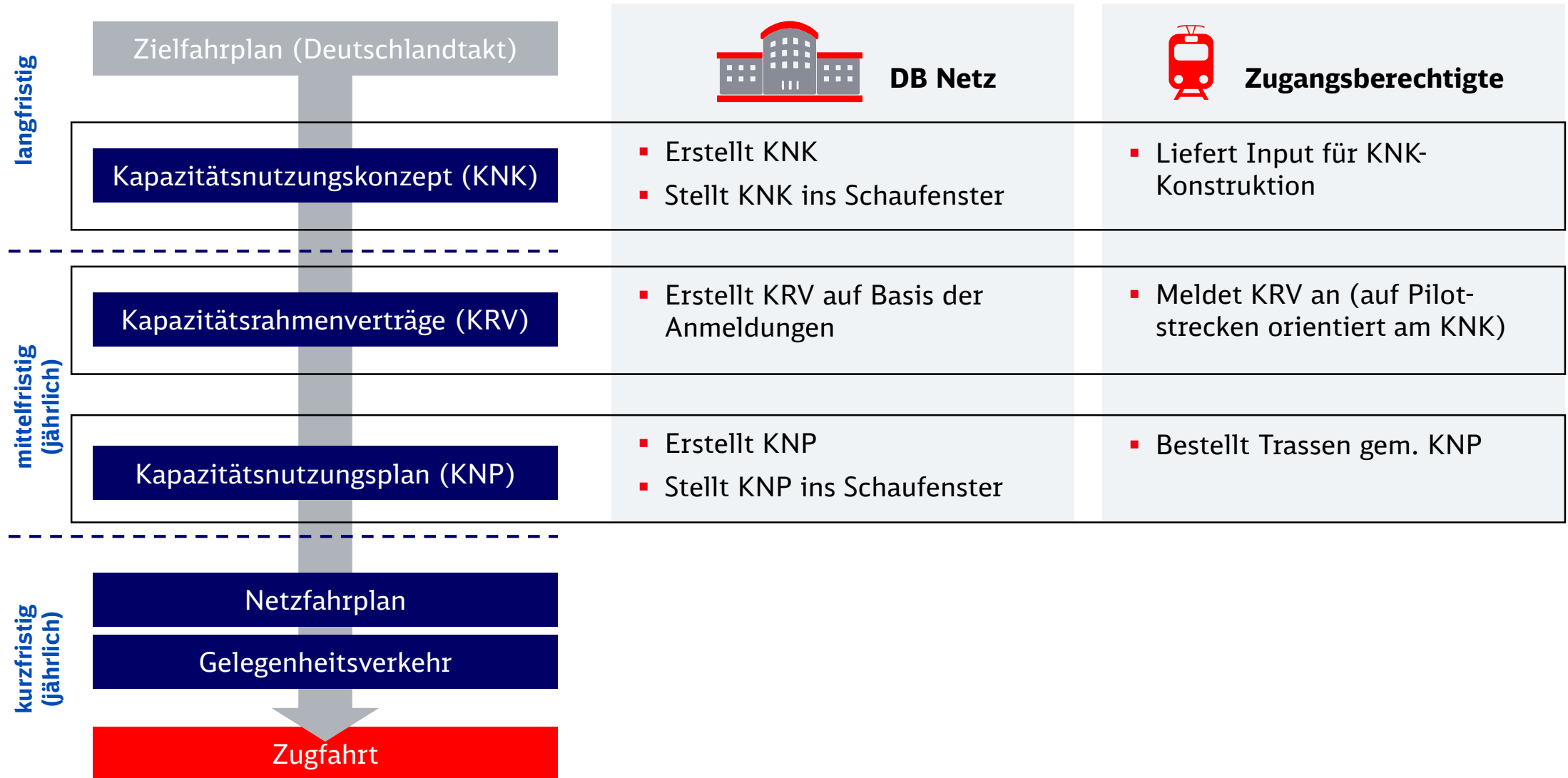


- Passt den ursprünglichen Plan (abgeschlossene KRV und noch nicht belegte KNK-Reserven) auf Basis des Baugeschehens unter Markteinbindung an
- Dient als Orientierung für Trassenbestellungen im Netzfahrplan und Gelegenheitsverkehr

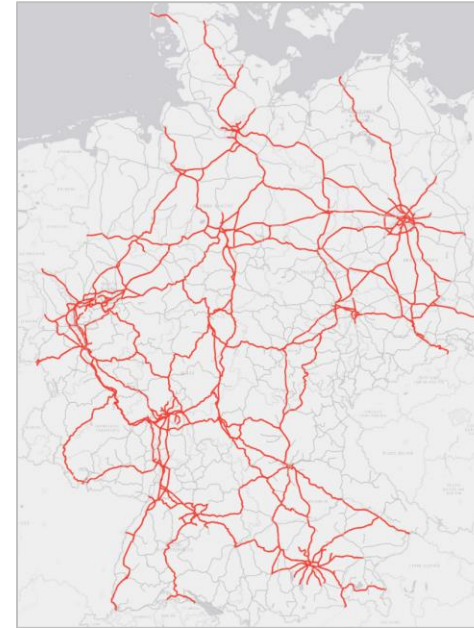
Produkt ist ein auf Basis des Baugeschehens aktualisierter EVU-neutraler Fahrplan unter Berücksichtigung bereits abgeschlossener KRV:



Prozess charakterisiert durch Wechselspiel zwischen transparentem EVU-neutralem Angebot und konkreten Bestellungen



Im Fokus des Fahrplans 2024 stehen die Einführung der KRV und die Pilotierung einer Orientierung der KRV am KNK



Kapazitätsrahmenverträge (KRV)

- Auf dem **Gesamtnetz** angeboten

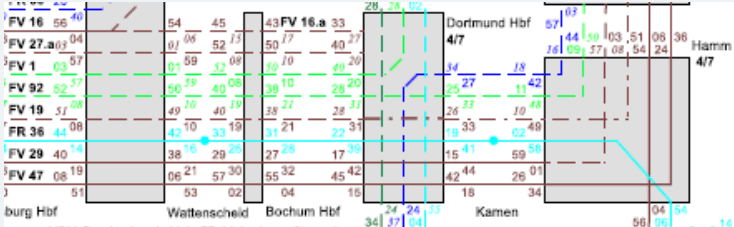
Kapazitätsnutzungskonzept (KNK)

- Erstellt für (mindestens) die **Hauptmagistralen** mit Fahrbarkeitsprüfung in Kapazitätsengpässen
- Auf einzelnen **Pilotstrecken** soll die **Zuweisung von KRV am KNK ausgerichtet** werden – abhängig von der Rechtsverordnung der Bundesregierung

1. Vorstellung Gesamtansatz KaZu Novum
- 2. Das Kapazitätsnutzungskonzept 2024**
3. Die Kapazitätsrahmenverträge 2024
4. IT-technische Umsetzung für 2024
5. Nächste Schritte
6. Fragerunde

Das KNK wird in Zusammenarbeit von DB Netz AG und SMA derzeit konzeptionell vorbereitet und ab Sommer bearbeitet

Stoßrichtung (Arbeitshypothesen) KNK 2024

Ziel	Ausplanung von fahrbaren, netzweit optimierten Kapazitäten
Zeitraum	Ein oder mehrere 2h-Fenster (voraussichtlich Unterteilung nach HVZ, NVZ, Randstunden)
Verkehrsarten	Taktverkehre im SPFV und SPNV, Musterkapazitäten im SGV (keine Darstellung von Einzellagen); alle Verkehrsarten gleichberechtigt
Endprodukt	Netzgrafik  (Exemplarische Darstellung)
Methodik	▪ Baut auf der Planungserfahrung aus dem Prozess Deutschlandtakt auf ▪ Datenbasis: Fahrplan 2021 + Zielfahrplan D-Takt + Verkehrsprognosen + Kundenabfrage ▪ Reserven: Regelzuschlag gemäß aktueller RiL 402 und Bauzuschlag gemäß Bauzuschlagskarten 2022, ggf. ergänzt durch größere Änderungen, welche für 2024 zu erwarten sind ▪ Übergangszeiten und Trennzeiten: – Basis: Aktuelle Mindest- und Grenzübergangszeiten – Abstimmung für Einzelfallentscheidung, insb. nach Kundenabfrage ▪ Infrastrukturbasis: 2024

Das KNK-Vorgehensmodell kombiniert die spezifischen Vorteile von makroskopischer und mikroskopischer Planung

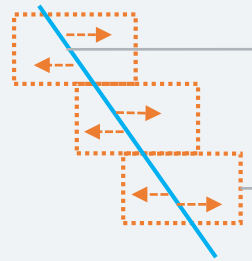
Vorgehensmodell KNK 2024

Makroskopische Konzeptplanung	■ KNK24 wird makroskopisch (Granularität wie Deutschlandtakt) konzipiert und ausgeplant: ➤ Leichtgewichtige netzweite Planung ➤ Erarbeitung von Varianten ➤ Transparentes und einfaches Aufzeigen von räumlichen Zusammenhängen der geplanten Kapazitäten per Bildfahrplan, Gleisbelegung und Netzgrafik
Mikroskopische Überprüfung	■ Überprüfung der Fahrbarkeit erfolgt in Engpassabschnitten mikroskopisch (Granularität Spurplan-Modell) ■ Ergebnisse der Überprüfung fließen direkt zurück in die makroskopische Planung ➤ Vermeidung von System- bzw. Prozessbrüchen ➤ Iteratives und durchgängiges Vorgehen
Zusammenarbeit DB Netz Regionen und SMA	Die Überprüfung der Fahrbarkeit erfolgt gemeinsam durch Regionalplaner der DB Netz AG und SMA: ■ Expertise der Regionalplaner stellt sicher, dass lokale Besonderheiten berücksichtigt werden. ■ Schnelle Bewertung der Auswirkungen von lokalen Entscheidungen auf die Konzeptplanung
Umsetzbarkeit in Nachfolgeprozessen	■ Das KNK Vorgehensmodell integriert die mikroskopische Prüfung durch Experten mit lokalen Kenntnissen früh in den Planungsprozess ■ Die fahrplantechnische Umsetzbarkeit in nachgelagerten Prozessen und Systemen wird von Beginn weg sichergestellt

1. Vorstellung Gesamtansatz KaZu Novum
2. Das Kapazitätsnutzungskonzept 2024
- 3. Die Kapazitätsrahmenverträge 2024**
4. IT-technische Umsetzung für 2024
5. Nächste Schritte
6. Fragerunde

Einführung Kapazitätsrahmenverträge nach bekanntem Muster unter Beachtung neuer fachliche und rechtlicher Anforderungen

Wiedereinführung KRV auf Basis des bisherigen Modells



- **Bezugslinie** definiert die Zeit-, Verkehrstags- und Laufwegsangaben
- **Symmetrische Bandbreite** heißt künftig Zeitrahmen und hat die bekannten Werte
 - ✓ +/- 3 min für S-Bahn Verkehr auf reinen S-Bahn-Strecken;
 - ✓ +/- 5 min für den Personenverkehr;
 - ✓ +/- 30 min für den Güterverkehr



▪ Schwellenwerte:

- min. 100 Verkehrstage/Netzfahrplanperiode **oder**
- min. 1 Verkehrstag/Woche bei mindestens 45 gleichen Verkehrstagen/Netzfahrplanperiode
- Berücksichtigung von **PAP** (kein KRV möglich, dort wo PAP 2023 liegen)

NBN 2023 – Änderungen aufgrund neuer Rechtslage aus ERegG und EU-DVO 2016/545

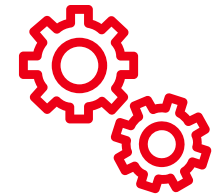
- **Genehmigung** des Rahmenvertrags durch BNetzA
- **Rahmenkapazitätserklärung** im ISR-Viewer
- Optional: Angabe einer **Begründung für KRV-Anmeldung** z.B.:
 - Fahrgastbedürfnisse (z.B. Anschlüsse)
 - kommerzielle Erfordernisse (z.B. Fahrzeuginvestitionen)
- Bei netzübergreifenden Verkehrsdiensten **Koordination mit Nachbar-IB auf Kundenwunsch**
- **Hinweispflicht** des Zugangsberechtigten auf geplante **Nichtnutzung über 30 %** einen Monat im Voraus (vgl. Art. 11.3 EU-DVO 545/2016)
- Bei **verschuldeter Nichtanmeldung bzw. Nichtnutzung** von **mehr als 30 %** der KRV-Kapazitäten wird **der Rahmenvertrag storniert**



Auf ausgewählten Pilotstrecken wird auf Basis eingeführter Pilotklausel (ERegG) neues Modell der Kapazitätszuweisung erprobt

NBN 2023 – Änderungen aufgrund fachlicher Anforderungen aus KaZu Novum

- **Laufzeit** KRV 2024 auf **2 Jahre** beschränkt (Übergangsphase)
- **erweiterte Zuteilungsspielräume** von +/- 10 min für SPV und +/- 60 min für SGV/sonstige bei KRV-Zuweisung
- **Änderung** von Rahmenverträgen künftig nicht nur bei Infrastrukturänderungen sondern auch **im Interesse einer besseren Nutzung des Schienennetzes**
- Erhebung eines **Erstellungsentgelts bei Nichtnutzung der zugewiesenen KRV – Kapazität** im Netzfahrplan
- **Optional: Referenz auf eine Musterkapazität** aus dem Kapazitätsnutzungskonzept (KNK) außerhalb von Pilotstrecken



Pilotierung eines neuen Kapazitätszuweisungsprozesses auf Pilotstrecken

- Die Novellierung des Eisenbahnregulierungsgesetzes erlaubt die **Erprobung neuer Modelle der Kapazitätsnutzung auf Pilotstrecken** – demnach insbesondere Änderungen am Streitbeilegungsverfahren / Vorrangkriterien in Abweichung von § 52 ERegG möglich
- Der **pilotierte „neue“ Kapazitätszuweisungsprozess** sieht die spezielle **Berücksichtigung von kapazitätsoptimalen (z.B. KNK konformen) KRV – Anmeldungen vor**
- Dabei kommen die **erweiterten Zuteilungsspielräume zur Anwendung**, sofern die KRV Anmeldung von **einer Musterkapazität des Kapazitätsnutzungskonzepts abweicht**; das Vorliegen eines **Konflikts** ist für deren Anwendung **keine Voraussetzung**
- Die **Pilotstrecken** sowie die **Details zum Zuweisungsprozess werden vom BMVI per Rechtsverordnung** bestimmt



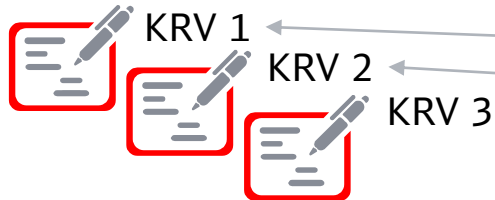
1. Vorstellung Gesamtansatz KaZu Novum
2. Das Kapazitätsnutzungskonzept 2024
3. Die Kapazitätsrahmenverträge 2024
- 4. IT-technische Umsetzung für 2024**
5. Nächste Schritte
6. Fragerunde

Um schnelle Einführung der KRV bereits für 2024 zu gewährleisten, erfolgen erste Schritte noch im Bestandssystem



TPN / heutige EVU-Schnittstelle

- Ende Q2 / 2022
 - Anmeldung der KRV für den Fahrplan 2024/2025

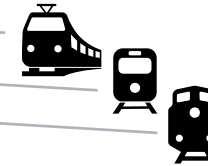


- Identifizierung KRV über 12-stellige Kapazitätsnummer



Neues Bestellsystem / zukünftige TAF/TAP-konforme EVU-Schnittstelle

- Anfang Q2 / 2023
 - Referenzierung auf bereits abgeschlossene KRV bei Trassenbestellungen im Netzfahrplan



- Identifizierung KRV über 24-stellige PathID



Um die Referenzierung bereits über TPN abgeschlossener Rahmenverträge im neuen TAF/TAP-konformen Bestellsystem zu ermöglichen, wird die heute bekannte 12-stellige Kapazitätsnummer nach definierten Regeln in eine 24-stellige PathID überführt

(siehe hierzu auch „Dokumentation der Schnittstelle des Bestellsystems der DB Netz für EVU-Systeme“, Version 4.2.0, gültig ab Netzfahrplan 2024)

Die Anmeldung für die KRV 2024 erfolgt über das Trassenportal Netz (TPN)

Referenzierung auf KNK 2024

- Optionale Angabe über das Feld „Zusamm. Kriterium“
- Relevanz / Vorrang auf Pilotstrecken gem. § 52 a ERegG noch in Planung / Abhängigkeit von Rechtsverordnung des BMVI

Begründung für KRV

- Optionale Angabe im Feld „Kunde an Netz“
- Gründe aus Art. 6 EU-Durchführungsverordnung 2016/545 sind z.B. legitime kommerzielle Erfordernisse (z.B. Fahrzeuginvestitionen) oder Bedürfnisse der Fahrgäste (z.B. Anschlüsse)

Pflichtfelder

- Die mit einem „x“-markierten Felder sind Pflichtfelder

Trassenportal - Assistent Neuer Auftrag (Filter: RV-Kapazität (Reisezug))

Schritt 1 Schritt 2 Schritt 3

Muster ☐

RV-Kapazitätsanmeldung ☐

Symm.Bandbreite x

Kundenbestellnr.

RV-Laufzeit von Nfpl x

RV-Laufzeit bis Nfpl x

Verkehrszeitraum von

Bis

Eingangsdatum Auftrag

Eingangszeit Auftrag

Öffentl. Dienstleistungsauftrag ☐

Kundendaten

Kundennr. x

Organisationseinheit x

Name x

Telefon x

Email x

Fax x

pers. Benutzerdaten verwende... ☐

Fahrplanperiode

AusgangsRB

Kundenbetreuender RB

Zugnummer x

Liniennummer (Abrechnung)

Lärmschutzangabe

Zusamm. Kriterium

Kunde an Netz

Rahmenfahrplanperioden

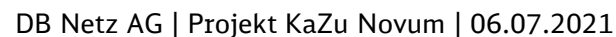
Zusätzliche Hinweise



- Nutzung von Bestandsfunktionalitäten, **keine Änderung der Bedienungs Oberfläche in TPN**
- **Detaillierte Anleitung** zur Anmeldung von Rahmenverträgen finden sich **im TPN Kundenhandbuch** (Veröffentlichung Mitte August 2021)
- Die aktuell gültige **EVU Schnittstellendokumentation** sieht **keine Änderungen vor**
- Anmeldeoptionen:
 1. **Komplette Neuanmeldung**
 2. **Übernahme aus Vorlage** (existierende Trassen) im Schritt 2

1. Vorstellung Gesamtansatz KaZu Novum
2. Das Kapazitätsnutzungskonzept 2024
3. Die Kapazitätsrahmenverträge 2024
4. IT-technische Umsetzung für 2024
- 5. Nächste Schritte**
6. Fragerunde

Vorläufig, Änderungen möglich



Als konkreten nächsten Schritt werden die Zugangsberechtigten um Angaben zu wesentlichen Änderungen gebeten



Zugangsberechtigte

Übermittlung neuer Marktbedürfnisse



DB Netz

Wesentliche Elemente

- Mengenänderungen gegenüber Fahrplan 2021 oder erhebliche Fahrlagenänderungen
- Sonstige Anmerkungen (Halte, Fahrzeuge, usw...)

Neutralität / Vertraulichkeit

- Vertraulichkeit der übermittelten Daten wird sichergestellt

Nutzung weiterer Daten

- Neben den übermittelten Marktbedürfnissen wird der KNK auf der Basis von weiteren Daten erstellt (Fahrplan 2021 + Zielfahrplan D-Takt + Verkehrsprognosen)

Weitere sinnvolle Informationen

- Flügelzugkonzepte / gewünschte neue Anschlussbindungen
- Änderungen der Geschwindigkeitscharakteristika oder Laständerungen
- Hinweise zu möglichen Flexibilitäten («Mannheim oder Heidelberg, Hauptsache Rhein/Neckar»)

1. Vorstellung Gesamtansatz KaZu Novum
2. Das Kapazitätsnutzungskonzept 2024
3. Die Kapazitätsrahmenverträge 2024
4. IT-technische Umsetzung für 2024
5. Nächste Schritte
- 6. Fragerunde**

- Nutzen Sie bitte das Tool sli.do in dem Sie dort
 - Ihre Fragen einstellen und/oder
 - eingestellte Fragen „likern“
- Das Sli.do-Event erreichen Sie über folgenden Link: <https://app.sli.do/event/r9clkyvz>
- Alternativ:
 - Link zu sli.do: <https://www.sli.do/>
 - Event Code: #Kazu0607
- Die Reihenfolge der Beantwortung orientiert sich an der Anzahl Ihrer „Likes“ je Frage



An aerial photograph of a city, likely Hamburg, Germany, taken during the golden hour of sunset. The city is densely packed with buildings, and a large body of water, the Binnenalster, winds through the center. In the background, a large harbor area is visible with numerous cranes and ships. The sky is a warm, hazy orange. Overlaid on the image is the logo for DB NETZE, consisting of the letters 'DB' in white inside a red rounded square, followed by the word 'NETZE' in large, white, sans-serif capital letters.

DB NETZE