

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305</b> <b>Seite 1</b>

## 1 Allgemeines

(1) Generell verfolgt die DB Netz AG das Ziel, baubedingte Kapazitätseinschränkungen (BKE) frühzeitig zu kommunizieren. Neben den notwendigen technischen, rechtlichen und finanziellen Planungsvorläufen ist dies ein weiterer Grund, warum die DB Netz AG frühzeitig mit den Planungen von BKE beginnt.

**Ziel**

(2) Die DB Netz AG verfolgt dabei einen hierarchischen Planungsansatz, in dem große und überregional wirkende BKE zuerst eingeplant werden.

(3) Die Regelungen in dieser Richtlinie werden bei baubedingter Einschränkung der Verfügbarkeit von Infrastrukturan schlüssen (IA) und/oder Serviceeinrichtungen (SE) im Kapazitätskonfliktmanagement (kontinuierlich) in analoger Weise angewendet. Dies gilt auch dann, wenn darüber hinaus keine Trassen betroffen sind.

**Infrastrukturan schlüsse, Serviceeinrichtungen**

Für im Nachgang der Abstimmung erforderliche baubedingte zusätzliche Leistungen findet Abschnitt 10 Anwendung.

Hinsichtlich der Ausweisung von Gleiskapazitäten für Baulogistik gilt Abschnitt 7.3.1.6.1.9 der Nutzungsbedingungen Netz (NBN).

(4) Zusätzlich zu den Kommunikations- und Abstimmung-/Konsultationsprozessen besteht für ZB die Möglichkeit, sich je nach Planungsstand über die Auswirkungen von Baumaßnahmen im Rahmen von Bau- und Informationsdialogen (BID) zu informieren und Fragen zu den BKE an die planenden Stellen der DB Netz AG zu stellen. In den BID gibt die DB Netz AG regelmäßig auf Basis des aktuellen Planungsstands auch einen Ausblick zu den mittelfristigen Wirkungen des Programms „Kundenfreundliches Bauen“. Details zum Kundenfreundlichen Bauen siehe Abschnitt 3 „Kundenfreundliches Bauen“.

**Bau- und Informationsdialoge (BID) Fragen**

\*  
\*

(5) In den Regionen der DB Netz AG finden regelmäßige BID statt. Diese dienen zur Information der ZB, der wichtigsten Betreiber von Serviceeinrichtungen (SE) und der Nachbar-Betreiber der Schienenwege (BdS) über aktuelle Entwicklungen im Baugeschehen. Mittels Kundeninformation werden ZB mit Verkehren in den betreffenden Regionen ca. vier Wochen vorher eingeladen, ebenso die wichtigsten Betreiber von SE und der Nachbar-BdS. Übrige ZB werden mittels Kundeninformation über den Termin informiert.

**Regionale BID**

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305</b> <b>Seite 2</b>

Ergänzende Unterlagen stellt die DB Netz AG über ein elektronisches Portal bereit.

Im Rahmen einer regionalen Informationsveranstaltung haben die ZB die Möglichkeit, Fragen zu den geplanten BKE zu stellen. \*

Die regionalen Informationsveranstaltungen sind im März sowie im Oktober eines Jahres vorgesehen. \*

**Zentrales BID** (6) Darüber hinaus führt die DB Netz AG jährlich spätestens im Juli eine zentrale Informationsveranstaltung durch, zu dem die Einladung ebenfalls mit einem Vorlauf von vier Wochen mittels undeninformation erfolgt. Die DB Netz AG bietet ihren Kunden im Rahmen dieses BID auch einen Austausch auf zentraler Ebene an. \*

**Wahrung von Geschäftsgeheimnissen** (7) Unterlagen mit konkreten Angaben zu Kundenprodukten werden von der DB Netz AG nur dem betreffenden ZB zur Verfügung gestellt (da Betriebs- u. Geschäftsgeheimnis). Ausnahme: Existiert eine Vereinbarung zur gegenseitigen Einsichtnahme, so erhalten ZB auch Einsicht in die entsprechenden Unterlagen der „Partner-ZB“.

Einsichtnahme beinhaltet nicht einen regelmäßigen Versand der betreffenden Unterlagen an die benannten „Partner-ZB“.

**Ausfall von BKE** (8) Die DB Netz AG informiert betroffene Kunden ohne schuldhaftes Verzögern über den Ausfall von BKE. Gleiches gilt, bei vorzeitiger Beendigung von BKE.

**Jährlicher Terminkalender** (9) Im Vorfeld eines jeden Kalenderjahres wird bis Anfang November von der DB Netz AG ein Terminkalender herausgegeben. Dieser enthält - bezogen auf das zu betrachtende Kalenderjahr - die aus den vorgegebenen Terminketten abgeleiteten, verbindlichen Termine.

**Versand von Unterlagen** (10) Für den Versand von individuellen Unterlagen im Rahmen der Kommunikation und Konsultation von BKE benennen ZB bis zu zwei Email-Adressen je Region der DB Netz AG oder eine postalische Geschäftsadresse.

**Fragen/Hinweise** Zusätzlich zu den in dieser Richtlinie beschriebenen Konsultationsprozessen besteht für die ZB die Möglichkeit, sich bei Fragen und Hinweisen direkt an ihre Ansprechpartner innerhalb der DB Netz AG zu wenden.

**Bereitzustellende Information zu BKE** (11) Die DB Netz AG stellt zu Beginn und Ende der ersten Konsultationsphase sowie im Rahmen der Abstimmungen, Koordinierungen und Erörterungen mit Nachbar-BdS mindestens bereit:

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 3</b>

- Zeitraum der jeweiligen Kapazitätsbeschränkung (Beginn, Ende)
- Betroffener Streckenabschnitt
- Ausmaß der Kapazitätsbeschränkung (erwartete Verkehrsmenge und durchführbare Verkehrsmenge)
- Kapazität auf ggf. möglichen Umleitungsstrecken.

Die Bereitstellung von Informationen erfolgt durch die DB Netz AG über folgenden Link:

*[https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/fahren\\_und\\_bauen](https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/fahren_und_bauen)*

- (12) Damit Vorhaben von der DB Netz AG als BKE konsultiert, abgestimmt, koordiniert bzw. erörtert werden können, müssen diese aus technischen Gründen erforderlich sowie deren betriebliche und (vsl.) verkehrlichen Einschränkungen bekannt sein. **Definition bekannte Vorhaben**
- (13) Kann in den in diesem Modul aufgeführten Konsultationen, Abstimmungen, Koordinierungen oder Erörterungen innerhalb der vorgesehenen Zeiträume keine Einigung erzielt werden, behält sich die DB Netz AG den Letztentscheid vor. Dieser Letztentscheid wird nachvollziehbar getroffen und dokumentiert. **Letztentscheid**
- (14) Um Störungen im Zulauf der Baustellen abpuffern zu können, hält die DB Netz AG in der Baustelle Trassenkapazitäten als Erholungsphasen frei. Vorgesehen ist die stündliche Berücksichtigung eines Zeitfensters, welches sich aus dem Mittelwert einer Trasse auf dem Regelgleis und einer Trasse auf dem Gegengleis im baubetroffenen Abschnitt (im Regelfall max. 10 Minuten, auf als überlastet erklärten Schienenwegen max. 12 Minuten) bemisst. **Dämpfung von Verspätungsübertragungen**
- Erholungsphasen werden in Bildlichen Übersichten besonders ausgewiesen und dürfen nicht als Restkapazität verwendet werden. **Erholungsphasen**
- (15) Das vorliegende Regelwerk setzt Vorgaben des Anhangs VII zur ersten Konsultationsphase (vgl. Abschnitt 4), Austausch mit in-/wie ausländischen Nachbar-EIU (vgl. Abschnitt 13), Erarbeitung von Alternativen (vgl. Abschnitt 12) und der vorläufigen Zuweisung verbleibender Kapazität auf baubetroffenen Strecken (vgl. Abschnitt 5) um. Für diese Passagen gelten die in Ril 402.0305A10 enthaltenen Kategorien von BKE. Die übrigen in dieser Ril enthaltenen Regelungen entsprechen den bisher bekannten Vorgaben zur **Hinweise zu Regelungsinhalten**

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305</b> <b>Seite 4</b>

Kommunikation und Abstimmung von Baumaßnahmen (ggf. redaktionell angepasst). Diese beziehen sich weiter auf die bekannten Kategorien von A-, B-, C-, Ad hoc oder F-Maßnahmen.

## 2 Definitionen der verwendeten Begrifflichkeiten

### Aufeinander folgende Tage

- (1) Aufeinander folgende Tage (Dauer BKE):

Ausschlaggebend für die Anzahl der aufeinanderfolgenden Tage ist der Streckenabschnitt zwischen zwei Knoten (Korridor), auf dem gebaut wird. Eine wandernde Baumaßnahme innerhalb des Korridors ist als zusammenhängende Maßnahme zu betrachten. Eine Totalsperrung und zeitlich anschließende Eingleisigkeit wird ebenso als zusammenhängende Maßnahme bewertet. Die Kapazitätsberechnung erfolgt gesamthaft über den Tagesschnitt.

### Baubedingte Kapazitätseinschränkung

- (2) Eine BKE liegt vor, wenn durch eine Baumaßnahme mindestens eine Trasse ganz oder teilweise storniert, umgeleitet oder durch einen Verkehrsträger ersetzt werden muss.

### Prozentuale Kapazitätseinschränkung (Methodik)

- (3) Die DB Netz AG ermittelt zunächst auf Basis eisenbahnbetriebswissenschaftlicher Untersuchungen die Nennleistung des betroffenen Streckenabschnitts. Die Angabe erfolgt in Anzahl der Züge in Summe beider Richtungen für den Tages- (06:00 - 22:00 Uhr) bzw. Nachtzeitraum (22:00 - 06:00 Uhr). Hierbei handelt es sich um die Anzahl von Zugfahrten, welche maximal unter einer betriebswirtschaftlich optimalen Betriebsqualität durchgeführt werden können.

Anschließend ermittelt die DB Netz AG das für die betreffende Netzfahrplanperiode geschätzte Verkehrsaufkommen (in Zügen).

### Berechnung der prozentualen Kapazitätseinschränkung bei baubedingten Eingleisigkeiten auf zweigleisigen Strecken

- (4) Auf baubedingt eingleisigen Strecken berechnet die DB Netz AG den Anteil des von BKE vsl. betroffenen Verkehrsaufkommens wie folgt:

1. Die Ermittlung der verbleibenden Kapazität auf der baubetroffenen Strecke erfolgt gemäß folgender Formel:

*Nennleistung des Streckenabschnitts / 2 \*(Anpassungsfaktor)\*1,25 = Anzahl der Züge pro betrachteter Zeitscheibe (Tag oder Nacht), welche durch die Baustelle verkehren können*

2. Die Berechnung der Betroffenheit erfolgt gemäß folgender Formel:

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305</b> <b>Seite 5</b>

*Anzahl der Züge pro betrachteter Zeitscheibe (Tag oder Nacht), welche durch die Baustelle verkehren können) / (geschätztes Verkehrsaufkommen pro betrachteter Zeitscheibe (Tag oder Nacht)) = Anteil der Betroffenheit pro betrachteter Zeitscheibe (Tag oder Nacht)*

Der Anpassungsfaktor berücksichtigt die vorhandene Signalisierung sowie die Länge des eingleisigen Abschnitts gemäß Anhang 9. Der Faktor 1,25 wird verwendet, da im Rahmen einer baubedingten Eingleisigkeit in der Realität höhere Zugzahlen abgefahren werden können, als die Nennleistung für einen Streckenabschnitt ausweist.

**402.0305A09**

- (5) Bei Sperrungen von eingleisigen Strecken (Streckensperrungen) bzw. Totalsperrung von zweigleisigen Strecken beträgt die prozentuale Betroffenheit für den Zeitraum der Sperrung 100%. In diesen Fällen erfolgt keine Berechnung.
- (6) Verlaufen zwischen zwei Betriebsstellen mehr als eine Strecke parallel nebeneinander, so wird nur für die Strecke mit BKE die vsl. Betroffenheit des geschätzten Verkehrsaufkommens berechnet, nicht jedoch für die nicht von BKE betroffene parallel verlaufende Strecke.
- (7) Für eine BKE ermittelt die DB Netz AG für die jeweilig tangierten Tages- und Nachtzeiträume die Anzahl baubedingt nicht durchführbarer Züge stundenscharf. Diese setzt die DB Netz AG anschließend zu dem geschätzten Verkehrsaufkommen pro betroffenen Tag ins Verhältnis.  
  
Führt eine BKE im Laufe aufeinander folgender Tage zu unterschiedlichen vsl. Betroffenheiten - etwa, weil sich im Zeitraum der Einschränkung das Bauverfahren ändert - so unterstellt die DB Netz AG in ihren Auswertungen die höchste ermittelte vsl. Betroffenheit (auswirkungsstärkste Einschränkung) für den gesamten Zeitraum der BKE.
- (8) Im Rahmen der Konsultation besteht die Möglichkeit der Stellungnahme, damit die Interessen (z.B.) der ZB berücksichtigt werden können. Konsultationen können sowohl durch schriftlichen als auch mündlichen Austausch erfolgen.
- (9) „Abstimmung“ und „Koordinierung“ sind sinngleich und bedeuten den Versuch, dass etwas mit anderem in Einklang gebracht werden soll. Abstimmungen bzw. Koordinierungen können sowohl durch schriftlichen als auch mündlichen Austausch erfolgen. Der Begriff Abstimmung findet in der ersten Konsultationsphase, der Begriff Koordinierung in der

**Keine Berechnung**

**mehrgleisige Strecken in der gleichen Relation**

**Betrachtungszeitraum und -art**

**Konsultation**

**Abstimmung, Koordinierung**

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305</b> <b>Seite 6</b>

zweiten Konsultationsphase bei BKE mit Auswirkungen auf mehr als ein Netz Verwendung.

**Erörterung** (10) Im Rahmen einer Erörterung sollen „gemeinsam Kompromisse“ gefunden werden. Erörterungen finden als Gespräch zwischen der DB Netz AG und BdS statt.

**Baumaßnahmen (Kategorien) 402.0305A10** (11) Die Definition der Kategorien von BKE findet sich im Anhang 10.

**Flügelzüge** (12) Flügelzüge bestehen aus eigenständigen Zügen, die ab und/oder bis zu einer Unterwegsbetriebsstelle einen Teil ihres Gesamtlaufwegs gekoppelt befahren und auf diesem eine gemeinsame Trasse belegen.

### **3 Erarbeitung und Abstimmung von Regelungskonzepten für BKE**

**Mögliche Auswirkungen von Baumaßnahmen** (1) Auf baubetroffenen Strecken können sich auf Grund von BKEen Veränderungen der zeitlichen Lage, Halteausfälle, Zusatzhalte, (Teil-) Ausfälle von Zügen, Umleitungen bzw. Einschränkungen für die Zugcharakteristik (etwa Länge oder Last) ergeben.

Sofern BKE, welche nicht im Netzfahrplan berücksichtigt werden, Umleiterverkehre generieren, können diese auch auf den Umleiterstrecken zu Veränderungen der zeitlichen Lage, Halteausfälle, Zusatzhalte, (Teil-) Ausfälle von Zügen, Umleitungen bzw. Einschränkungen für die Zugcharakteristik (etwa Länge oder Last) führen.

Für diese Strecken erarbeitet die DB Netz AG Regelungsvorschläge auf Basis der in diesem Abschnitt beschriebenen Vorgehensweise.

**Grundsatz der Baumaßnahmenplanung der DB Netz AG** (2) Die DB Netz AG plant Baumaßnahmen an der Infrastruktur dergestalt, dass die daraus resultierenden baubedingten Kapazitätseinschränkungen – und somit die Beeinträchtigung der ZB – auf ein möglichst geringes Maß reduziert werden.

In der Erarbeitung der Regelungsvorschläge wendet die DB Netz AG die in Absätzen 3 - 4 verwendeten Verfahren an, um den Anliegen der ZB im bestmöglichem Umfang Rechnung tragen zu können.

Gemäß der in diesem Modul beschriebenen Konsultations- und Planungsphasen sowie im Rahmen der Phase „Baumaßnahmen des Konfliktmanagements (kontinuierlich)“ besteht für Stellungnahmeberechtigte die Möglichkeit, zu den Planungen der DB Netz AG ihre Anliegen im Rahmen ihrer

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 7</b>

\* Stellungnahmen vorzutragen. Zusätzlich zu den in dieser  
\* Richtlinie beschriebenen Konsultationsprozessen besteht  
\* die Möglichkeit, sich bei Fragen und Hinweisen direkt an  
\* ihre Ansprechpartner innerhalb der DB Netz AG zu wenden.

\* (3) Die DB Netz AG berücksichtigt bereits in ihren Baumaßnahmenplanungen eine Reihe von Überlegungen, um die Folgen der Baumaßnahmen auf ein möglichst geringes Maß zu reduzieren. Dies erfolgt insbesondere durch

- \* - Einplanung von Baumaßnahmen in nachfragegeschwachen Zeiträumen bzw. unter Deckung anderer Maßnahmen (sog. Schattenbaumaßnahmen),
- \* - Einarbeitung von Bauzuschlägen im Netzfahrplan,
- \* - Koordinierung der netzweit gleichzeitig stattfindenden BKEen in ihrer räumlichen und zeitlichen Lage dergestalt, dass ihre Auswirkungen auf das Gesamtnetzgefüge möglichst gering sind,
- \* - Minimierung von baubedingten Kapazitätseinschränkungen durch Bündelung verschiedener Baumaßnahmen (parallele Ausführung mehrerer Baumaßnahmen (ggf. verschiedene Gewerke) in einem Abschnitt). Zudem wird geprüft, ob verschiedene Sperrabschnitte/-pausen, während der Dauer einer Baumaßnahme, zu einer einheitlichen Sperrpause geplant werden können, um ein einheitliches Betriebskonzept während der Dauer der Baumaßnahme zu ermöglichen,
- \* - Prüfung, inwiefern Maßnahmen zur Minimierung der BKE möglich sind (siehe hierzu auch Abschnitt 4 (Kundenfreundliches Bauen)),
- \* - Erarbeitung von Alternativbetrachtungen für BKE 7 auf Nachfrage ZB (siehe Abschnitt 13).

\* Die Baumaßnahmenplanung ist jedoch auch von anderen Faktoren abhängig, welche den Anliegen der Stellungnahmeberechtigten entgegenstehen können. Diese können z. B. sein:

- \* - die Art der durchzuführenden Baumaßnahmen,
- \* - die vor Ort vorhandene Infrastruktur (etwa das Vorhandensein von Gleiswechselbetrieb),

**Reduktion baubedingter Kapazitätseinschränkungen auf ein möglichst geringes Maß**

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305</b> <b>Seite 8</b>

- sich aus der Verfügbarkeit der entsprechenden Ressourcen am Markt (etwa Baumaschinen) zur Durchführung der Baumaßnahme ergebende Zwänge,
- sich aus dem Zustand der Anlage ergebende Zwänge (etwa hinsichtlich der zeitlichen Lage der Baustelle),
- sich im Zusammenhang mit anderen geplanten Baumaßnahmen im Netz (etwa deren zeitlichen Lage) ergebende Zwänge (Nutzung gleicher Umleitungswege),
- logistische Anforderungen, die sich aus der Baumaßnahme ergeben,
- sich ggf. aus gesetzlichen Regelungen, technischen bzw. betrieblichen Vorgaben, behördlichen Auflagen (etwa Lärm- oder Umweltschutz), sicherheitsrelevanten Aspekten (z.B. Arbeitsschutz), planungsrechtlichen Vorläufen oder topographischen Bedingungen ergebende Zwänge.

Die Berücksichtigung derartiger Faktoren ergeben den Rahmen der Möglichkeiten innerhalb dessen die Beeinträchtigung des Zugverkehrs durch eine Baumaßnahme auf ein möglichst geringes Maß reduziert werden kann.

**Bestmögliche Berücksichtigung der Anliegen der Stellungnahmeberechtigten**

- (4) Die DB Netz AG erarbeitet Vorschläge für Baufahrplanregelungen und konsultiert diese gemäß dem in dieser Ril beschriebenen Umfang. Die dabei zu berücksichtigenden Anliegen der Stellungnahmeberechtigten sind in der Regel nicht widerspruchsfrei. Daher erarbeitet die DB Netz AG Regelungsvorschläge gemäß folgender grundsätzlicher Vorgehensweise:

1. Prüfung der Änderung der zeitlichen Lage der Verkehre

Die DB Netz AG prüft zunächst, inwiefern durch eine ausschließlich zeitliche Verlagerung der Trassen das gesamte (vsl.) Verkehrsaufkommen über die baubetroffene Strecke geführt werden kann, ohne dass (ihr bekannte) Vertaktungen, Anschlussbeziehungen, Wagenübergänge aufgegeben werden müssen bzw. Umleitungen oder (Teil-)Ausfälle notwendig werden. Dabei wird die Kapazität des betroffenen Streckenabschnittes beachtet, um Überlastungen auszuschließen.



Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 9

- \* 2. Erarbeitung eines Regelungsvorschlages
- \* Sofern die Vorgehensweise gemäß 1. zu keinem Erfolg führt, erarbeitet die DB Netz AG in Abhängigkeit zur verkehrlichen Bedeutung der baubetroffenen Strecke sowie ihrer Lage im Gesamtnetz einen Regelungsvorschlag.
- \* Ausgehend von der erwarteten Verkehrsmenge, den Anteilen der baubetroffenen Verkehrsarten und den jeweiligen Auswirkungen der BKE berücksichtigt die DB Netz AG dabei insbesondere:
- \* - Die bestmögliche Ausnutzung der verbleibenden Kapazität,
- \* - Die möglichst proportionale Verteilung der sich aus dem Regelungsvorschlag ergebenden Erschwernisse - zumindest für Betroffene innerhalb der gleichen Verkehrsart,
- \* - Aufrechterhaltung von vertakteten bzw. ins Netz eingebundenen, angemeldeten Verkehren (ggf. nur für bestimmte Tageszeiträume, ggf. Aufgabe von Anschlüssen oder Wagenübergängen),
- \* - Aufrechterhaltung paariger Verkehre,
- \* - Bedienung versorgungsrelevanter Industrien, Gleisanschlüssen, Terminals, Häfen, Behandlungsanlagen, Werkstätten Serviceeinrichtungen/Abstellanlagen, Tankstellen etc.
- \* Einen auf ausschließlich kapazitiver Basis erarbeiteter Vorschlag hinsichtlich Anzahl der Züge pro Verkehrsart auf der baubetroffenen Strecke stellt die DB Netz AG vorab als Ausmaß der Kapazitätsbeschränkung gemäß Abschnitt 1 Abs. 11 bereit. Die darin angegebenen Mengen pro Verkehrsart können sich im Rahmen der weiteren Bearbeitung gemäß den Regelungen innerhalb dieses Absatzes noch ändern.
- \* 3. Prüfung der Umleitfähigkeit
- \* Die DB Netz AG prüft zunächst, inwiefern Teile des baubetroffenen Verkehrsaufkommens umleitungsfähig sind. In Abhängigkeit zum Vorhandensein geeigneter Umleitungsstrecken werden folgende Verkehre grundsätzlich als umleitungsfähig bewertet:
- \*
- \*
- \*
- \*
- \*
- \*

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305</b> <b>Seite 10</b>

- Umleitung führt nicht zu einer Aufgabe von an-gemeldeten Bedienungshalten bzw. zu Störungen von Lieferketten, \*
- Umleitung zwingt nicht zu einer Anpassung der Zugcharakteristik (etwa Reduktion des Gewichts oder der Gesamtzuglänge), \*
- Umleitung gewährleistet weiterhin (ggf.) bestehende Paarigkeiten z. B. in den bekannten Wagenumläufen, \*
- Durch die Umleitung der Verkehre bleibt die Zugangsmöglichkeit zu angrenzenden Infrastrukturen erhalten, \*
- Sofern die Fahrzeit bei Führung eines Zuges durch die Baustelle (z.B. durch notwendige Ab-stellung des Zuges vor der Baustelle) signifikant größer ist als die Fahrzeit über einen alternativen Laufweg. \*

Sofern dies zu keinem Ergebnis führt, prüft die DB Netz AG, inwiefern eine Umleitung auch unter Aufgabe von Bedienungshalten, Anpassung der Zugcharakteristik etc. möglich ist. Die DB Netz AG passt hierbei die Eigenschaften der Zugcharakteristik von für die Umleitung vorzusehenden Züge an, sofern keine geeigneten Umleitungsstrecken zur Verfügung stehen. Hierbei kann es sich beispielsweise um Traktionsartwechsel, Reduzierung der Zuglänge, des Zuggewichts sowie der Radsatz-/Meterlast handeln. \*

#### 4. (Teil-) Ausfälle \*

Führt die Anwendung der unter III. genannte Vorgabe nicht zu einem Erfolg, so prüft anschließend die DB Netz AG, inwiefern durch (Teil-)Ausfälle die baubetroffene Strecke auf das notwendige Maß entlastet werden kann. Zunächst prüft die DB Netz AG, inwiefern die entfallenen (Teil-)Leistungen durch alternative Verkehrsmittel oder andere Verkehrsträger ersetzt werden könnten. \*

Ist dies nicht der Fall, so prüft die DB Netz AG den dann alternativlosen (Teil-)Ausfall. \*

#### 5. Iterative Vorgehensweise \*

Zwischen den unter I bis IV beschriebenen grundsätzlichen Schritten ergeben sich i. d. R. Wechselwirkungen. \*

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 11</b>

\* Mit dem Ziel, die Auswirkungen der BKE auf die Be-  
 \* lange der Stellungnahmeberechtigten auf ein ge-  
 \* ringstmögliches Maß zu reduzieren, können zur Be-  
 \* rücksichtigung entstehender Wechselwirkungen die  
 \* unter 2. - 4. genannten Schritte mehrmals hinterei-  
 \* nander durchlaufen werden.

\* **6. Anliegen der Stellungnahmeberechtigten**

\* Die Stellungnahmeberechtigten können sowohl zu der  
 \* Baumaßnahmenplanung - bzw. den sich daraus erge-  
 \* benden BKE - als auch zu den Regelungsvorschlägen  
 \* der DB Netz AG eine Stellungnahme abgeben.

\* **Stellungnahme zur Baumaßnahmenplanung**

\* Die Stellungnahmeberechtigten können Einfluss auf  
 \* die Ausgestaltung der Baumaßnahmenplanung neh-  
 \* men, z.B. durch Vorschläge

- \* - für eine andere zeitliche Lage,
- \* - zur Dauer von Baustellen,
- \* - zu einem alternativen Betriebsverfahren.

\* Abhängig vom zeitlichen Abstand zur BKE kann die  
 \* DB Netz AG auf diese Vorschläge ggf. nur einge-  
 \* schränkt reagieren. Dies ist z. B. dann der Fall, wenn  
 \* die für die Umsetzung des Vorschlages notwendigen  
 \* planerischen und genehmigungsrechtlichen Vorläufe  
 \* nicht mehr eingehalten werden können. Siehe hierzu  
 \* auch die Vorgaben in Abschnitt 4 (Kundenfreundli-  
 \* ches Bauen) und Abschnitt 13 (Erarbeitung von Alter-  
 \* nativen).

\* **Stellungnahme zum Regelungsvorschlag**

\* Die Stellungnahmeberechtigten können ebenfalls Ein-  
 \* fluss auf die Ausgestaltung der Regelungsvorschla-  
 \* ges nehmen, z.B. durch

- \* - Hinweise auf zu bewältigende Reisenden-  
 \* zahlen / Transportmengen,
- \* - Vorschläge bezüglich eines alternativen  
 \* Umleitungslaufweges,
- \* - Nutzung alternativer Verkehrsträger (z. B.  
 \* Durchführung von SEV)
- \* - zur Auffassung von Bedienungshalten
- \* - weitere gewerbliche oder betriebliche  
 \* Sachzwänge, soweit diese nicht aus

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305</b> <b>Seite 12</b>

unternehmerischen oder organisatorischen Entscheidungen des ZB resultieren. \*

Anliegen zum Regelungsvorschlag können in der Regel nur innerhalb des bestehenden Rahmens und ggf. der Beeinträchtigung der Produkte anderer Stellungnahmeberechtigter (in Abstimmung mit den Betroffenen!) berücksichtigt werden. Einwände von ZB sind jeweils nur im Einzelfall beurteilbar. \*

7. Abwägung der Anliegen der Stellungnahmeberechtigten \*

Die DB Netz AG prüft stets, inwiefern eingegangene Stellungnahmen im bestmöglichen Umfang und im Rahmen eines Gesamtkonzeptes (Wechselwirkung zu anderen Stellungnehmenden) berücksichtigt werden können. \*

Stellungnahmen zu Baumaßnahmenplanungen \*

Hinsichtlich Stellungnahmen zur Anpassung der Baumaßnahmenplanungen prüft die DB Netz AG, inwiefern den Wünschen der Stellungnahmeberechtigten unter Berücksichtigung der in Abs. 3 beschriebenen Zwänge Rechnung getragen werden kann. \*

Stellungnahmen zum Regelungsvorschlag \*

Auf Basis der sich aus den Stellungnahmen abzuleitenden Begründungen, prüft die DB Netz AG zunächst, inwiefern das bisherige Regelungskonzept angepasst werden muss. Sofern dies der Fall ist, überarbeitet die DB Netz AG das Regelungskonzept. Derartige Überarbeitungen können z. B. Änderungen der Anzahl der Züge pro Verkehrsart auf der baubetroffenen Strecke oder Nutzung anderer / weiterer Umleitungsstrecken beinhalten. \*

**Vorgehensweise auf Umleitungsstrecken**

- (5) Für BKE, welche keine Berücksichtigung im Netzfahrplan finden, wendet die DB Netz AG die in Absatz 2 - 4 beschriebene Vorgehensweise auch auf Umleitungsstrecken in analoger Weise an, sofern auf diesen Umleitungsstrecken eine Anpassung des dort geplanten Verkehrs zur Durchführung der vorgesehenen Umleitverkehre notwendig sein sollte. \*

**4 Kundenfreundliches Bauen**

Der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) Zusatzbedarf „Kundenfreundliches Bauen bietet die Möglichkeit, die Auswirkungen von geplanten Baumaßnahmen mit Unterstützung von LuFV- Finanzmittel zu ändern. Dazu

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 13</b>

kann der Zugangsberechtigte gemäß des nachfolgend beschriebenen Verfahrens Änderungsvorschläge der DB Netz AG übermitteln.

Der gemäß LuFV III, Anlage 8a2, Anhang 1, Punkt 3 geforderte Abstimmungsprozess folgt analog den in der folgenden ersten Konsultationsphase (siehe Abschnitt 4) beschriebenen Ablauf und Fristen.

Ist aufgrund der langfristigen Planung der Baumaßnahme 40 Monate vor Fahrplanwechsel eine vor der ersten Konsultationsphase liegende Abstimmung von Baumaßnahmen erforderlich, so findet eine Kommunikation und Abstimmung über diese Baumaßnahmen und die vom ZB gewünschten Änderungen im Rahmen der einmal jährlich stattfindenden zentralen BIDs statt.

Die ZB können hierzu über eine elektronische Plattform zu konkreten Baumaßnahmen Stellung nehmen und auch eigene Vorschläge, abhängig vom Stand des Planungsprozess und den betroffenen Gewerken einbringen. Diese Vorschläge werden durch die DB Netz AG hinsichtlich Realisierbarkeit gemäß den Kriterien der LuFV geprüft.

Ergeben sich aus der Prüfung Anpassungen der BKE, so werden diese im Rahmen der ersten Konsultationsphase kommuniziert.

**Stellungnahme  
der ZB**

## **5 Erste Konsultationsphase – Bautaktplanung**

- (1) Im Rahmen der Planungsphase „Bautaktplanung“ werden zu erwartende BKE zeitlich mit dem Ziel so im Netz verortet, dass eine ausreichende Streckenkapazität zur Abwicklung des geschätzten Verkehrsaufkommens zur Verfügung steht. Dabei erfolgt die Betrachtung mit einem mehrjährigen zeitlichen Vorlauf ab drei Jahren.

**Vorgehen**

Insbesondere durch den überjährigen Bündelungseffekt soll die wiederkehrende Beeinflussung des Eisenbahnverkehrs bei wachsendem Bauvolumen reduziert werden.

- (2) Die DB Netz AG erarbeitet im Rahmen dieser Planungsphase eine überregional koordinierte Baukonzeption, die in den Folgephasen weiter ausdetailliert wird.
- (3) In der Planungsphase Bautaktplanung werden zu erwartende Baubedarfe zeitlich und räumlich bestimmten Bereichen (Korridoren) zugeordnet (Bautakt).
- (4) Die Bautakte werden entsprechend der überwiegenden Sperrart, z.B. Totalsperrung (TSP) oder eingeleisige

**Bautakte**

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 14</b>

<b>Umfang</b>	<p>Sperrung bei zweigleisigen Strecken (ESP), geplant. Sperrungen werden dabei in Kombinationen von Sperrarten an Werktagen oder Wochenenden, jeweils tagsüber oder nachts definiert.</p> <p>(5) Bautakte werden vorrangig auf den Strecken geplant, auf denen baubedingte Fahrplananpassungen große Auswirkungen auf die Gesamtpünktlichkeit des Netzes haben. In diesen Bautakten werden alle Baubedarfe, die zu BKE der Kategorie 6 führen, berücksichtigt. Die DB Netz AG wird auch BKE mit geringerer Dauer in Bautakten berücksichtigen, sofern ihr diese bekannt sind und dies für eine Koordination mit BKE der Kategorie 6 in dieser Konsultationsphase erforderlich ist.</p>
<b>Kommunikation von Bautakten</b>	<p>(6) Über die Ergebnisse der Bautaktplanung informiert die DB Netz AG mit einem zeitlichen Vorlauf ab drei Jahren die ZB, BdS und die wichtigsten SE über eine elektronische Plattform in Form von Steckbriefen mit der Möglichkeit zur Kommentierung gemäß Absatz (7) bis (9).</p>
<b>Betrachtung von Alternativen</b>	<p>(7) Zum Zwecke der Erarbeitung von baulichen Varianten von BKE der Kategorie 7 informiert die DB Netz AG für Baumaßnahmen ab 2026 erstmalig über die Ergebnisse der Bautaktplanung mit einem zeitlichen Vorlauf von 40 Monaten über eine elektronische Plattform mit der Möglichkeit zur Stellungnahme mit einer Frist von 15 Arbeitstagen, um die DB Netz AG über gewünschte Alternativbetrachtungen zu informieren bzw. eine Stellungnahme abzugeben.</p> <p>Die Erarbeitung von baulichen Varianten kann zu dieser Prozessphase noch bestmöglich berücksichtigt werden. Eine erneute Information erfolgt mit einem zeitlichen Vorlauf von 33 Monaten für BKE der Kategorie 7. Es werden hier nur neue und geänderte BKE konsultiert, für das Baujahr 2025 gelten alle Maßnahmen der Kategorie 7 als neu im Sinne dieses Absatzes. Die ZB erhalten die Möglichkeit zur Stellungnahme mit einer Frist von 10 Arbeitstagen.</p>
<b>402.0305 Abschnitt 12</b>	<p>Details zur Alternativenbetrachtung sind in Abschnitt 12 „Erarbeitung von Alternativen“ dargestellt</p>
<b>Konsultation</b>	<p>(8) Über die Ergebnisse der Bautaktplanung einschließlich ausgewählter Alternativen informiert die DB Netz AG mit einem zeitlichen Vorlauf von 28 Monaten vor Fahrplanwechsel mindestens über BKE der Kategorie 6, 7 und 8. Die ZB und die wichtigsten SE-Betreiber erhalten die Möglichkeit zur Stellungnahme mit einer Frist von 15 Arbeitstagen.</p> <p>Ergeben sich nachträgliche Änderungen, so informiert die DB Netz AG darüber mit einem zeitlichen Vorlauf von 26</p>

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 15</b>

Monaten vor Fahrplanwechsel. Die ZB und wichtigsten SE-Betreiber erhalten die Möglichkeit zur Stellungnahme mit einer Frist von 10 Arbeitstagen.

- (9) Über das vorläufige Ergebnis der ersten Konsultationsphase informiert die DB Netz AG mit einem zeitlichen Vorlauf von 24 Monaten vor Fahrplanwechsel. Alle eingegangenen Kommentierungen der ZB und der wichtigsten SE werden zusätzlich pseudonymisiert in Summe erneut über eine elektronische Plattform veröffentlicht.

**Vorläufiges Ergebnis**

BKE, die im Nachgang zur ersten Konsultationsphase keine Änderungen mehr erfahren, werden in den folgenden Konsultationsphasen nicht mehr konsultiert.

## **6 Besonderes Zuweisungsverfahren bei baubedingt eingeschränkter Schienenwegkapazität**

- (1) Mit dem Ziel einer bestmöglichen Ausnutzung der verbleibenden Kapazität legt die DB Netz AG nach Konsultation der Zugangsberechtigten die Anzahl von Kapazitäten pro Verkehrsart fest, welche maximal auf der baubedingt eingeschränkten Infrastruktur verkehren können (sog. Verkehrsartenmix). Dieser Verkehrsartenmix bildet die Grundlage für das spätere Zuweisungsverfahren im Rahmen der Netzfahrplanerstellung.

**Grundsatz**

- (2) Die DB Netz AG erarbeitet zur bestmöglichen Ausnutzung der verbleibenden Kapazität Verkehrsartenmixe gemäß folgender Vorgehensweise:

**Festlegung des Verkehrsartenmixes**

1. Die DB Netz AG ermittelt zunächst die auf Grund der vorgesehenen BKE verbleibende Kapazität auf Basis des vsl. Verkehrsaufkommens.
2. Die verbleibende Kapazität wird anschließend rein mathematisch verkehrsartbezogen proportional übertragen. Als Verteilungsschlüssel zwischen den Verkehrsarten wird die Kapazitätsverteilung verwendet, die ohne baubetriebliche Einschränkung vorhanden gewesen wäre.
3. Diese pro Verkehrsart verbleibende Kapazität kann von der DB Netz AG hinsichtlich einer bestmöglichen Ausnutzung der verbleibenden Kapazität (betriebliche / technische Erfordernisse) angepasst werden.

Bei der Erarbeitung des **Vorschlages für die Festlegung des Verkehrsartenmixes** berücksichtigt die DB Netz AG auch die Umleitungsfähigkeit der auf den baubetroffenen

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 16</b>

Abschnitten verkehrenden Verkehrsarten. Die Umleitfähigkeit beurteilt die DB Netz AG insbesondere nach folgenden Bewertungskriterien:

- Abgleich technischer Parameter Züge/ Strecke
- Nutzung alternativer Verkehrsträger
- Anpassung/Optimierung der Zugcharakteristik
- Paarigkeit
- Zugangsmöglichkeit zu (angrenzender) Infrastruktur
- Fahrgastaufkommen
- Haltekonzepte
- Bedienungsbedürfnisse (z.B. Kraftwerksversorgung, Lieferketten)
- gewerbliche oder betriebliche Sachzwänge, soweit diese nicht aus unternehmerischen oder organisatorischen Entscheidungen des ZB resultieren.

Auf der baubetroffenen Strecke kann die DB Netz AG pro BKE verschiedene Verkehrsartenmixe vorschlagen (etwa für Tages- oder Nachtzeitraum, Haupt- oder Nebenverkehrszeiten). Die Angaben erfolgen pro Stunde und in Summe beider Richtungen.

Für die BKE werden die

- zur Bemessung des Verkehrsartenmixes unterstellte Kapazitätsverteilung der Strecke ohne BKE,
- Ergebnisse der mathematischen Verteilung der Restkapazitäten auf Grund der BKE,
- Vorschläge für die Festlegung des Verkehrsartenmixes sowie
- ggf. Vorschläge für Entlastungsmaßnahmen auf mittelbar betroffenen Strecken

dargestellt.

- (3) Die Konsultation der Verkehrsartenmixe erfolgt in der ersten Konsultationsphase sowie im Rahmen der Planungsphase Kapazitätsmanagement Fahren und Bauen (n-2).

ZB haben die Möglichkeit, eine Stellungnahme abzugeben. Sie haben damit die Möglichkeit, unter Nennung verkehrsspezifischer Bedürfnisse alternative



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 17</b>

Lösungsszenarien vorzuschlagen. Die DB Netz AG prüft die Stellungnahmen und berücksichtigt diese im möglichen Umfang. Das Ergebnis wird in den jeweiligen Konsultationsphasen kommuniziert. Sofern die DB Netz AG einem Wunsch nach Anpassung einer Verkehrsart nicht nachkommen kann, begründet sie dies gegenüber den Zugangsberechtigten.

- (4) Die Erarbeitung und Konsultation eines Vorschlages für Verkehrsartenmixe erfolgt für BKE der Kategorie 8 im Rahmen der ersten Konsultationsphase ab 26 Monaten vor Fahrplanwechsel.
- (5) Im Rahmen der Planungsphase Kapazitätsmanagement Fahren und Bauen (n-2) erarbeitet und konsultiert die DB Netz AG Verkehrsartenmixe für BKE der Kategorie 8, sofern
  - Diese im Netzfahrplan bearbeitet werden oder
  - Diese zwischenzeitlich neu bekannt geworden sind oder
  - aufgrund des Planungsfortschritts gegenüber der ersten Konsultationsphase Änderungen erfahren haben oder
  - im Rahmen der ersten Konsultationsphase konsultierte Verkehrsartenmixe geändert werden sollen oder
  - zu bereits konsultierten BKE mit geringeren Auswirkungen als BKE der Kategorie 8 Verkehrsartenmixe erarbeitet werden sollen.

**Erarbeitung von Verkehrsartenmixen während der ersten Konsultationsphase  
Erarbeitung von Verkehrsartenmixen während der zweiten Konsultationsphase**

Neben BKE der Kategorie 8 wird die DB Netz AG ebenfalls für neue Vorhaben mit geringeren Auswirkungen entsprechende Vorschläge für Verkehrsartenmixe unterbreiten, sofern ihr diese zum o.g. Zeitpunkt bekannt sind und diese zur Aufnahme im Netzfahrplan vorgesehen sind.

\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*  
\*

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305</b> <b>Seite 18</b>

**Auswirkungen auf ermittelte GeIV-Kapazitätsreserven bei Bau-Kapazitätseinschränkungen**

- (6) Bei der Berücksichtigung von Baumaßnahmen für die Vorkhaltung von GeIV-Kapazitäten im Netzfahrplan wird unterschieden, ob für die relevante Baukapazitätseinschränkung im Netzfahrplan neben der Ausregelung im Netzfahrplan zusätzlich ein Verkehrsartenmix gebildet wird.

**Berücksichtigung Bau bei Verkehrsartenmix**

- (7) Sofern für in den Netzfahrplan einzuarbeitende Baumaßnahmen ein Verkehrsartenmix (sei es auf mittelbar als auch auf unmittelbar betroffenen Strecken) gebildet wird, erfolgt auf Strecken, bei denen für den kurzfristigen Gelegenheitsverkehr Kapazitäten vorgehalten werden, dessen Berücksichtigung analog dem in Abschnitt 5 (2) vorgesehen Verfahren, jedoch mit folgenden Abweichungen:

1. Bezugsgröße ist die Anzahl und die jeweilige zeitliche Lage der auf der betroffenen Strecke für den baufreien Zustand vorzuhaltenden GeIV-Trassen für die Netzfahrplanperiode n im jeweiligen Zeitintervall 06-22 Uhr bzw. 22-06 Uhr. Da Verkehrsartenmixe in der Regel richtungsunabhängig gebildet werden, müssen hier auch die GeIV-Trassen beider Fahrtrichtungen einbezogen werden. Für den durch die Baukapazitätseinschränkung betroffenen Zeitraum wird durch das zeitanteilige Verhältnis der Anteil für die zu reservierende GeIV-Trassen gebildet.

Auf Basis des ermittelten Verhältnisses wird die verbleibende Kapazität zunächst rein mathematisch proportional mit summenerhaltender Rundung unterschieden. Zusätzlich ist der Richtungsbezug der GeIV-Trassen ausreichend bei der Rundung zu berücksichtigen. Damit ergeben sich die Anzahl Kapazitäten, die bei der Netzfahrplanbearbeitung für den kurzfristigen Gelegenheitsverkehr verfügbar bleiben müssen.

2. Für die dem kurzfristigen Gelegenheitsverkehr zur Verfügung stehenden Kapazitäten wird keine weitere Unterteilung nach Verkehrsarten vorgenommen.
3. Für die im Netzfahrplan zur Verfügung stehenden Kapazitäten (ohne die GeIV-Kapazitäten nach (2)) erfolgt die Bildung des Verkehrsartenmix entsprechend Abschnitt 5 (2).
4. Die im Verkehrsartenmix für den kurzfristigen Gelegenheitsverkehr vorgesehenen Kapazitäten werden in den Planungsparametern gesondert ausgewiesen.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 19</b>

- (8) Während der Erstellungsphase des Netzfahrplans wird die konkrete Fahrlage der vorzuhaltenden Kapazität wie folgt berücksichtigt: Liegt eine Fahrlage auf der betroffenen Strecke außerhalb des Zeitintervalls, für das ein Verkehrsartenmix gebildet wird, bleibt diese vorzuhaltende Kapazität ohne Einschränkung erhalten und wird im zugehörigen Tages- oder Nachtzeitraum (06-22 Uhr oder 22-06 Uhr) auf die nach Verkehrsartenmix vorgesehene GelV-Kapazitäten angerechnet. Liegt eine Fahrlage auf der betroffenen Strecke innerhalb des Zeitintervalls, für das ein Verkehrsartenmix gebildet wird, und ist die nach Verkehrsartenmix vorgesehene GelV-Kapazitäten noch nicht erreicht, wird diese entsprechend berücksichtigt, bis die nach Verkehrsartenmix nach kaufmännischer Rundung zu berücksichtigende Menge erreicht ist.
- (9) Im Weiteren gilt für den Netzfahrplan bei vorgesehener Ausregelung von Baumaßnahmen:
- Auf mittelbar betroffenen Strecken (Umleitungsstrecken) werden die vorzuhaltenden GelV Reserven weiterhin berücksichtigt,
  - Bei einer Kapazitätsreduzierung auf unmittelbar betroffenen Strecken werden die GelV-Reserven proportional zu der in der Baustelle verbleibenden Kapazität berücksichtigt, es erfolgt jedoch keine Umleitung der zu reservierenden GelV-Kapazitäten. Für die auf der Strecke verbleibenden zu reservierenden GelV-Kapazitätsreserven gelten die Regeln der proportionalen zeitlichen Berücksichtigung zwischen dem Überlapp der Sperrzeiten der BKE und den Tageszeitintervallen mit den zugehörigen GelV-Reservierungen im baufreien Zustand analog zur Berechnung im Abschnitt 5 (7) Ziffer 1.
- (10) Die Vorschläge zu den Verkehrsartenmixen übersendet die DB Netz AG im Rahmen der Abstimmung der Planungsparameter. Über den aktuellen Stand der Vorschläge für die Festlegung der Verkehrsartenmixe informiert die DB Netz AG vorab im Rahmen der Planungsphase Kapazitätsmanagement Fahren und Bauen (n-2) (im März eines jeden Jahres).
- Zugangsberechtigte haben die Möglichkeit innerhalb von drei Wochen eine Stellungnahme hinsichtlich der vorgesehenen Dimensionierung ihrer Verkehrsart abzugeben. Das Ergebnis übersendet die DB Netz AG im Rahmen der abgestimmten Planungsparameter. Sofern die DB Netz AG einem Wunsch nach Anpassung einer Verkehrsart nicht

**Berücksichtigung Bau ohne Verkehrsartenmix**

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 20</b>

**Fixierung der Verkehrsartenmixe**

nachkommen kann, begründet sie dies gegenüber dem betreffenden Zugangsberechtigten

- (11) Für baubedingt eingeschränkte Infrastruktur, welche im Netzfahrplan gemäß § 44 Abs. 1 ERegG berücksichtigt wird, wendet die DB Netz AG ein besonderes Verfahren zur Festlegung und Zuweisung von Kapazitäten im Rahmen des Netzfahrplanerstellungsprozesses an.

Mit ZB abgestimmte Verkehrsartenmixe werden der Bundesnetzagentur im Nachgang der Veröffentlichung der abgestimmten Planungsparameter vorgelegt. Nach Unterrichtung der Bundesnetzagentur hat diese sechs Wochen Zeit, die beabsichtigte Festlegung des Verkehrsartenmixes zu prüfen. Sofern die Bundesnetzagentur nicht die beabsichtigte Festlegung des Verkehrsartenmixes innerhalb der o.g. Frist ablehnt, sind die Verkehrsartenmixe ab 14 Monate vor Fahrplanwechsel verbindlich. Die DB Netz AG veröffentlicht die verbindlichen Verkehrsartenmixe. Sofern beabsichtigte Festlegungen von Verkehrsartenmixin von der Bundesnetzagentur abgelehnt wurden, erfolgt eine Überarbeitung durch die DB Netz AG.

Die Veröffentlichung der verbindlichen Verkehrsartenmixe enthält die festgelegte Verteilung der baubedingt eingeschränkten Kapazität auf die Verkehrsarten sowie die Benennung der Kriterien, welche bei der Bewertung der Umleitfähigkeit der Verkehrsarten herangezogen wurden. Diese Kriterien stellen Vorrangkriterien bei der Zuweisung von Schienenwegkapazität im Zeitraum der betreffenden BKE dar.

Im Rahmen des weiteren Planungsprozesses (insbesondere durch Erkenntnisse aus der Fahrlagenberatung) kann es erforderlich werden, den mit dem Entwurf der Planungsparameter versendeten Entwurf der verbindlichen Verkehrsartenmixe anzupassen. Gründe hierfür können sich z. B. daraus ergeben, dass sich die erwartete Verkehrsnachfrage oder die aufgrund des technischen Planungsfortschritts verfügbare Kapazität verändert hat.

Sofern Anpassungen erforderlich werden, werden entsprechende Änderungsvorschläge von der DB Netz AG bis 14 Monate vor Fahrplanwechsel kommuniziert. Die ZB haben eine Woche Gelegenheit zur Stellungnahme. Widerspricht anschließend die Bundesnetzagentur nicht innerhalb von sechs Wochen den beabsichtigten Anpassungen, so werden diese bis 12,5 Monate vor Fahrplanwechsel von der DB Netz AG als verbindliche Anpassungen der Verkehrsartenmixe bekannt gegeben.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 21</b>

Sofern eine beabsichtigte Anpassung zu Verbesserungen für alle Verkehrsarten führt, kann die Abstimmung mit den ZB (inklusive eine Woche Gelegenheit zur Stellungnahme) sowie die anschließende Prüfung durch die Bundesnetzagentur auch zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. In derartigen Fällen gibt die DB Netz AG die verbindlichen Anpassungen bis spätestens 10 Monate vor Fahrplanwechsel bekannt.

- \* Sofern eine Anpassung zur finalen Einarbeitung der Kapazitätsreserven für den Gelegenheitsverkehr im Sinne der Ziffer 4.2.1.18 des Haupttextes der NBN dient, kann die Abstimmung mit den ZB ebenfalls zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. In derartigen Fällen gibt die DB Netz AG die verbindlichen Anpassungen bis spätestens eine Woche vor Beginn der Anmeldefrist zur ersten Phase der Netzfahrplanerstellung bekannt.

Im Nachgang der Netzfahrplanerstellung können etwaige baubedingte Änderungen gemäß Abschnitt 6 Absatz (3) Unterabsatz 2 erfolgen.

- (12) Sofern mehr Anträge auf Schienenwegkapazität im Rahmen der Netzfahrplanerstellung gestellt werden, als für die betreffende Verkehrsart im verbindlichen Verkehrsartenmix festgelegt ist, erfolgt die Zuweisung der Schienenwegkapazität abweichend von § 52 ERegG gemäß folgendem Verfahren:

1. Alle Anmeldungen, die nicht den in den verbindlichen Verkehrsartenmixen enthaltenen Kriterien genügen, erhalten ein alternatives Angebot. Dieses kann eine Einkürzung der angemeldeten Trasse oder Nutzung eines alternativen Laufweges beinhalten. Dabei kommen Konstruktionspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 NBN von +/- 60 Minuten im Schienenpersonenverkehr und +/- 120 Minuten im Schienengüterverkehr zur Anwendung. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.
2. Führt die Vorgehensweise nach Absatz (7) 1. nicht zu einer Lösung, wendet die DB Netz AG Konstruktionspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 NBN von +/- 30 Minuten im Schienenpersonenverkehr und +/- 90 Minuten im Schienengüterverkehr an. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.
3. Führt die Anwendung der Konstruktionspielräume nicht zu einem Erfolg, hält die DB Netz

**Zuweisung von Schienenwegkapazitäten im Rahmen der ersten Netzfahrplanstellungsphase auf Basis verbindlicher Verkehrsartenmixe**

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305</b> <b>Seite 22</b>

AG Rücksprache mit den betroffenen ZB (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril. 402.0203 Abschnitt 6 (5)). Dabei kann der ZB der DB Netz AG einen erweiterten Konstruktionsspielraum bis zu +/- 3 Stunden gewähren.

4. Führt die vereinfachte Koordinierung nicht zu einem Erfolg, so räumt die DB Netz AG den Zugtrassen innerhalb der eigenen Verkehrsart den Vorrang ein, welche das höchste Regelentgelt innerhalb dieser Verkehrsarten erzielen. Ist eine Entscheidung auf dieser Basis nicht möglich, so erfolgt ein Höchstpreisverfahren gemäß § 52 Abs. 8 ERegG.
5. Bei den am Entscheidungsverfahren beteiligten Zugangsberechtigten fragt die DB Netz AG ab, ob diese im Falle des Unterliegens im Entscheidungsverfahren eine Teilzuweisung im Hinblick auf den zeitlich (Verkehrstage und Zeiträume) und/oder räumlich nicht streitbefangenen Teil ihrer Trassenanmeldung begehren

Die Zugangsberechtigten werden die Abfrage innerhalb von einem Arbeitstag beantworten. Erfolgt keine fristgerechte Antwort, gilt dies als Verzicht auf eine Teilzuweisung. Ist zur Umsetzung einer Teilzuweisung die Anmeldung einer Teiltrasse - gegebenenfalls mit einer neuen Zugnummer - notwendig, teilt die DB Netz AG dies dem Zugangsberechtigten - bei beabsichtigter räumlicher Teilzuweisung unter Angabe des Abgangs- und / oder Zielbahnhofs - mit, der Zugangsberechtigte wird die Anmeldung dann entsprechend den Vorgaben der DB Netz AG innerhalb von 2 Arbeitstagen durchführen. Legt der Zugangsberechtigte die Anmeldung nicht entsprechend den Anforderungen innerhalb der 2 Arbeitstage an, gilt dies als Verzicht auf die Abgabe eines Teilangebotes für diesen Trassenteil.

Können gemäß des oben beschriebenen Verfahrens Kapazitäten von Verkehrsarten nicht vollständig ausgeschöpft werden und übersteigt die Anzahl der Anmeldungen anderer Verkehrsarten deren zuvor im Verkehrsartenmix festgelegte Kapazität, so prüft die DB Netz AG, inwiefern die nicht genutzte Kapazität für Trassenanmeldungen der bereits ausgeschöpften Kapazitätsarten genutzt werden kann.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 23</b>

Dies ist stets dann der Fall, wenn die angemeldeten Trassen der nehmenden Verkehrsarten auf dem baubetroffenen Abschnitt unter Anwendung der oben aufgeführten Ziffern 2 und 3 konfliktfrei in die freien Kapazitäten der gebenden Verkehrsarten konstruiert werden können.

Sofern diese Bedingungen erfüllt wird - und die Anzahl der nachgefragten Kapazitäten der nehmenden Verkehrsarten nicht die Anzahl der noch freien Kapazitäten der gebenden Verkehrsarten überschreitet - erfolgt eine Zuweisung.

Sofern die Kapazität der gebenden Verkehrsarten nicht für die noch zu konstruierenden Trassenanmeldungen der nehmenden Verkehrsarten ausreicht, erfolgt eine Zuweisung unter diesen Trassenanmeldungen nach folgenden Kriterien:

1. Die DB Netz AG wendet Konstruktionsspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 NBN von +/- 30 Minuten im Schienenpersonenverkehr und +/- 90 Minuten im Schienengüterverkehr an. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.
2. Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume nach Ziffer 1 nicht zu einem Erfolg, hält die DB Netz AG Rücksprache mit den betroffenen ZB (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril 402.0203 Abschnitt 6 (5)).
3. Führt die vereinfachte Koordinierung nach Ziffer 2 nicht zu einem Erfolg, so räumt die DB Netz AG den Zugtrassen den Vorrang ein, welche das höchste Regelentgelt erzielen. Ist eine Entscheidung auf dieser Basis nicht möglich, so erfolgt ein Höchstpreisverfahren gemäß § 52 Abs. 8 ERegG.

Sofern die angemeldeten Trassen der nehmenden Verkehrsarten auf dem baubetroffenen Abschnitt unter Anwendung der oben aufgeführten Ziffer 2 und 3 nicht konfliktfrei in die freien Kapazitäten der gebenden Verkehrsarten konstruiert werden können, wendet die DB Netz AG die abweichenden Konstruktionsspielräume gemäß Ziffer 1 an. Führt dies nicht zu einem Ergebnis, so hält die DB Netz AG Rücksprache mit den betroffenen ZB (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril. 402.0203 Abschnitt 6 (5)) gemäß Ziffer 2. Führt die vereinfachte Koordinierung zu keiner einvernehmlichen Lösung erfolgt eine Ablehnung.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 24</b>

**Zuweisung von Schienenwegkapazitäten im Rahmen der zweiten Netzfahrplanerstellungsphase auf Basis verbindlicher Verkehrsartenmixe**

(13) Sofern Trassenanmeldungen für die zweite Netzfahrplanerstellungsphase bzw. Anträge auf Änderung von Trassenverträgen der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung eingehen, erfolgt deren Zuweisung in Rahmen der zweiten Netzfahrplanerstellungsphase nach folgenden Kriterien:

1. Zuweisung von Kapazitäten innerhalb der eigenen Verkehrsart

Sind für eine Trassenanmeldung innerhalb der eigenen Verkehrsart noch freie Kapazitäten des Verkehrsartenmixes frei, so wird ihr diese Kapazität entsprechend zugewiesen.

Alle Anmeldungen, die nicht den in den verbindlichen Verkehrsartenmixen enthaltenen Kriterien genügen, erhalten ohne Rücksprache ein alternatives Angebot. Dieses kann eine Einkürzung der angemeldeten Trasse oder Nutzung eines alternativen Laufweges beinhalten. Dabei kommen Konstruktionsspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 NBN von +/- 60 Minuten im Schienenpersonenverkehr und +/- 120 Minuten im Schienengüterverkehr zur Anwendung.

Für Anmeldungen, welche den Kriterien in den verbindlichen Verkehrsartenmixen entsprechen, wendet die DB Netz AG Konstruktionsspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 NBN von +/- 30 Minuten im Schienenpersonenverkehr und +/- 90 Minuten im Schienengüterverkehr an. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller. Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume nicht zu einem Erfolg, hält die DB Netz AG Rücksprache mit den betroffenen ZB (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril. 402.0203 Abschnitt 6 (5)).

Soweit vertraglich gebundene Zugtrassen hierfür geändert werden müssten, führt die DB Netz AG mit den Konfliktpartnern ein vereinfachtes Koordinierungsverfahren durch, dass ZB, denen eine Zugtrasse im Rahmen der ersten Netzfahrplanerstellungsphase zugewiesen wurde, der Durchführung des Koordinierungsverfahrens zustimmen. Für die Zustimmung zu einem möglichen Koordinierungsverfahren erhält der betroffene ZB neben der Abfrage zur Bereitschaft der Teilnahme am Koordinierungsverfahren die folgenden Informationen mitgeteilt:

lokale und zeitliche Eingrenzung des Konfliktes in Benennung der in Konflikt befindlichen Betriebsstellen.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 25</b>

Wird die Zustimmung durch den betroffenen ZB nicht innerhalb von einem Arbeitstag erteilt, gilt die Zustimmung als abgelehnt.

Das Entscheidungsverfahren richtet sich nach Ziffer 4.2.1.17.3 der NBN.

2. Zuweisung von Kapazitäten einer anderen Verkehrsart

Bestehen nach Anwendung von Ziffer 1 weiterhin freie Kapazitäten in den Verkehrsarten, so können diese für Anmeldungen anderer Verkehrsarten genutzt werden, deren Kapazität bereits ausgeschöpft ist. Die Vergabe richtet sich ebenfalls nach dem Zeitpunkt der Anmeldungen.

Hierbei wendet die DB Netz AG Konstruktionsspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 NBN von +/- 30 Minuten im Schienenpersonenverkehr und +/- 90 Minuten im Schienengüterverkehr an. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller. Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume nicht zu einem Erfolg, hält die DB Netz AG Rücksprache mit den betroffenen ZB (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril 402.0203 Abschnitt 6 (5)).

Soweit vertraglich gebundene Trassen hierfür geändert werden müssten, führt die DB Netz AG mit den Konfliktpartnern ein Koordinierungsverfahren unter der Bedingung durch, dass Zugangsberechtigte, denen eine Zugtrasse im Rahmen der ersten Netzfahrplanerstellungphase zugewiesen wurde, der Durchführung des Koordinierungsverfahrens zustimmen. Wird die Zustimmung durch den betroffenen Zugangsberechtigten nicht innerhalb von einem Arbeitstag erteilt, gilt die Zustimmung als abgelehnt.

Das Entscheidungsverfahren richtet sich nach Ziffer 4.2.1.17.3 der NBN.

Ist eine Zuweisung nach Ziffer 1 oder Ziffer 2 nicht möglich, so stehen diese Kapazitäten dem Gelegenheitsverkehr zur Verfügung.

## **7 Planungsphase Kapazitätsmanagement Fahren und Bauen (n-2).**

- (1) Ziel ist die Bewertung des geplanten Bauprogramms hinsichtlich seiner kapazitiven und verkehrlichen Wirkung.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 26</b>

	<p>Wechselwirkungen zwischen den geplanten Baumaßnahmen werden dabei berücksichtigt.</p>
<b>Bündelung von BKE</b>	<p>(2) Um zeitgleich mehr BKE im Netzfahrplan berücksichtigen zu können, sind fahrplantechnisch homogene Regelungen erforderlich. Die DB Netz AG erarbeitet ein überregional verzahntes Bauprogramm sowie ein daraus abgeleitetes Konzept, welche BKE im Netzfahrplan Berücksichtigung finden sollen.</p> <p>Ziel dabei ist, die ZB frühzeitig zu informieren und homogene Fahrplanregelungen anzubieten.</p>
<b>Kommunikation von netzfahrplanrelevanten BKE</b>	<p>(3) Werden BKE im Netzfahrplan berücksichtigt, so werden die ZB darüber im Rahmen der Abstimmung der Planungsparameter informiert (vgl. Ril 402.0203).</p> <p>Die Planungsparameter enthalten auch Angaben, welche bezüglich einer Berücksichtigung von BKE im Netzfahrplan von Interesse sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Informationen zu der Netzfahrauswahl,</li> <li>- Karten „Bauzuschläge nach Verkehrsart“ (Beispiel siehe 402.0305A01),</li> <li>- Weitere Anlagen (z.B. Übergangszeiten an den Bahnhöfen).</li> </ul>
<b>Aktualisierung der Planungsparameter</b>	<p>(4) Die ZB werden spätestens 12 Monate vor Fahrplanwechsel über eventuelle Aktualisierungen der baubedingten Einschränkungen informiert. Hierbei kann es sich um zeitliche Verschiebungen, räumliche Anpassungen und um Ausfälle von BKE handeln; in seltenen Fällen werden auch neue BKE in den Planungsparametern aufgenommen.</p> <p>Zu dieser Aktualisierung können die ZB innerhalb von zwei Wochen Stellung nehmen; die DB Netz AG hat anschließend 5 Arbeitstage Zeit, diese Stellungnahmen zu prüfen und ggf. in den Planungen zu berücksichtigen. Die endgültige Herausgabe der Planungsparameter erfolgt dann spätestens 11 Monate vor Fahrplanwechsel.</p>
<b>Abstimmung weiterer Maßnahmen</b>	<p>(5) Die DB Netz AG gibt in den BbEI auch Maßnahmen für die Abstimmung bekannt, die keine Berücksichtigung in der Netzfahrplanerstellung finden.</p> <p>Hierbei handelt es sich um fixierte BKE, die bereits zum betreffenden Zeitpunkt (17,5 bzw. 12 Monate vor Fahrplanwechsel) bekannt sind, jedoch nicht die Kriterien zur Aufnahme von BKE im Netzfahrplan erfüllen.</p>
<b>Kriterien</b>	<p>(6) Im Netzfahrplan können sowohl Einzelmaßnahmen als auch Maßnahmenbündel Berücksichtigung finden.</p>

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 27</b>

Maßnahmenbündel werden berücksichtigt, wenn sie im Rahmen des Bündelungsprozesses gebildet wurden und eine fahrplantechnisch homogene Behandlung möglich ist.

Darüber hinaus werden folgende BKE im Netzfahrplan berücksichtigt:

- BKE sind für die Trassenkonstruktion und damit für das Trassenangebot der DB Netz AG relevant;
- BKE sind zum Entscheidungszeitpunkt in der Finanzierung gesichert; es sind weiter keine Risiken aus dem Plan- und Baurecht erkennbar;
- BKE bzw. Maßnahmenbündel haben eine zeitliche Dauer von mehr als 2 Monaten.

Bei BKE/Maßnahmenbündeln mit einer zeitlichen Dauer von mindestens 6 Wochen bis maximal 2 Monaten erfolgt eine Berücksichtigung im Netzfahrplan nur, wenn erhebliche und umfangreiche Auswirkungen auf das Gesamtnetz der DB Netz AG absehbar sind. Grundsätzlich werden BKE mit einer Bauzeit unter 6 Wochen nicht im Netzfahrplan aufgenommen.

BKE in Bahnhöfen oder Zugbildungsanlagen können - sofern o. g. Voraussetzungen zutreffen - ebenfalls im Netzfahrplan berücksichtigt werden, wenn sie signifikante Auswirkungen auf die Streckenkapazität haben.

## **8 Planungsphase Kapazitätsmanagement Fahren und Bauen (n-1)**

- (1) Die nachfolgend dargestellte Terminkette sieht die Beendigung des Abstimmungsprozesses von Baumaßnahmen vor Abschluss der Nutzungsverträge für den jeweiligen Netzfahrplan vor. Aufgrund gesetzlicher Regelungen für die Vergabe von Bauleistungen in der Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen (VOB) müssen Bautermine bereits im Juni des Vorjahres festgelegt sein.
- (2) Aufgrund der terminlichen Vorgaben nach (2) muss die Koordination der Baumaßnahmen auf Basis des während der Planungsphase „Kapazitätsmanagement Fahren und Bauen (n-2)“ aktuellen Netzfahrplans erfolgen. Das Kapazitätsmanagement Fahren und Bauen (n-1) wird zudem in 2 Teilen durchgeführt (Teil 1 mit Baumaßnahmen im 1. Quartal - einschließlich des Zeitraums ab Fahrplanwechsel des vorangehenden Jahres - und Teil 2 mit Baumaßnahmen

**Terminliche Vorgaben der VOB**

**Zweigeteilte Durchführung**

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305</b> <b>Seite 28</b>

des 2.-4. Quartals - ausschließlich des Zeitraums ab Fahrplanwechsel des nachfolgenden Fahrplanjahres).

**Abstimmung mit ZB – Teil 1**

- (3) Die DB Netz AG informiert die ZB bis Anfang März durch die „Kundeninformation Großbaumaßnahmen-Entwurf Teil 1 (KiGbau-Entwurf Teil 1)“ über große geplante Baumaßnahmen einschließlich vorgesehener Fahrplankonzepte (nicht trassenscharf) in diesem Zeitraum. In diesem KiGbau-Entwurf Teil 1 sind geplante größere Baumaßnahmen dargestellt, welche gemäß aktuellem Kenntnisstand der DB Netz AG umfangreiche Auswirkungen auf die ZB im kommenden Netzfahrplan haben werden.

Der KiGbau-Entwurf Teil 1 enthält mit den sog. „Fahrplaneinschätzungen“ (FE) eine erste Information der ZB über die vsl. Folgen der Baumaßnahmen auf Basis des nach Absatz (3) maßgeblichen Fahrplans. Die ZB haben 15 Arbeitstage Gelegenheit zur Stellungnahme. Diese Stellungnahmen fließen ebenfalls in die netzinterne Abstimmung der Maßnahmen ein.

Über das Ergebnis der Abstimmungen werden die ZB durch Bereitstellung des entsprechend fortgeschriebenen KiGbau-Entwurfs Teil 1 mit der „KiGbau-vorläufiges Endstück“ bis ca. 8 Monate vor Fahrplanwechsel informiert. Aus diesem vorläufigen Endstück sind - neben den anonymisierten Stellungnahmen der ZB - auch die Entscheidungen der DB Netz AG ersichtlich. Weichen die Entscheidungen der DB Netz AG von den konkreten Stellungnahmen der ZB ab, so begründet dies die DB Netz AG in der KiGbau.

Die DB Netz AG stellt die KiGbau ausschließlich im Internet bereit und gewährt Zugang auf Anfrage. Via Internet besteht die Möglichkeit zur Stellungnahme. Sofern durch Nichtverfügbarkeit der Internet-Anwendung die Stellungsnahmefrist nicht eingehalten werden kann, akzeptiert die DB Netz AG auch schriftliche Stellungnahmen.

**Abstimmung mit ZB – Teil 2**

- (4) Analog wird bei der Erarbeitung des Teils 2 verfahren. Die Abstimmung der großen BKE in diesem Zeitraum mit den ZB beginnt mit Bereitstellung des KiGbau-Entwurfs Teil 2 (inkl. FE) bis ca. 8 Monate vor Fahrplanwechsel. Die ZB haben vier Wochen Zeit zu Stellungnahmen. Die Ergebnisse dieser Abstimmung werden den ZB im „KiGbau-Endstück“ bis fünf Monate vor Fahrplanwechsel kommuniziert. Allen ZB wird ab drei Monate vor Fahrplanwechsel eine aktualisierte KiGbau im Monatsrhythmus bereitgestellt, um frühzeitig über etwaige Änderungen (Ausfall, Verschiebung von BKE) zu informieren.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 29</b>

- (5) Die „KiGbau“ enthält keine Baumaßnahmen mit geringeren Auswirkungen (diese werden im Rahmen der nachfolgenden Prozessphase abgestimmt). Die Auswahl der Baumaßnahmen für die KiGbau basiert auf entsprechenden Einschätzungen der Experten vor Ort (z. B. erhebliche Verspätungen, (Teil-)Ausfälle, Umleitungen).

**Umfang der KiGbau**

- (6) Im Rahmen der Abstimmung mit ZB nimmt die DB Netz AG zusätzlich Baumaßnahmen inkl. Fahrplaneinschätzungen (FE) in die KiGbau auf, welche gemäß Abschnitt 6 (6) als Teil der Planungsparameter bereits mit den ZB abgestimmt worden sind, die jedoch nicht oder nur teilweise als baubedingte Einschränkung im Netzfahrplan berücksichtigt wurden. Analog der Verfahrensweise zur KiGbau haben ZB auch zu diesen Baumaßnahmen die Möglichkeit zur Stellungnahme.

**Abstimmung weiterer Maßnahmen aus dem Kapazitätsmanagement Fahren und Bauen (n-2)**

Baumaßnahmen mit Ausregelung im Netzfahrplan werden lediglich nochmals zur Information aufgeführt.

## **9 Baumaßnahmen des Kapazitätskonfliktmanagements (kontinuierlich)**

- (1) Unterjährig werden lediglich die Baumaßnahmen erstmalig abgestimmt bzw. präzisiert,
- für die keine vollständige Ausregelung durch den Netzfahrplan erfolgte oder
  - die nicht im Rahmen des Baukapazitätsmanagements mit den ZB abgestimmt worden sind.

**Definition**

Unterjährig neue Maßnahmen, welche im Zeitraum der Erarbeitung des Baukapazitätsplans noch nicht bekannt waren, werden ebenfalls kommuniziert und abgestimmt; dazu zählen nicht Maßnahmen, deren Notwendigkeit für die DB Netz AG schon während der Erarbeitung des Baukapazitätsplans auf Grund des Streckeninfrastrukturzustandes, der Art, der Auswirkungen und des Umfangs der Bauarbeiten hätten bekannt sein müssen.

- (2) Die fahrplantechnische Bearbeitung von Baumaßnahmen erfolgt im Rahmen des Kapazitätskonfliktmanagement (kontinuierlich), sofern mindestens eines der drei nachfolgenden Kriterien erfüllt ist:
- Baumaßnahme hat Auswirkungen auf Trassen bzw. Zugparameter;
  - BKE schränkt Verfügbarkeit der Infrastruktur temporär ein bzw. Infrastruktur steht temporär nicht zur Verfügung;

**Kriterien**

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 30</b>

	-	BKE ist nicht vollständig im Netzfahrplan berücksichtigt oder ist bereits als KonzeptSchätzung (KS) oder Qualifizierte Schätzung (QS) zur unterjährigen Bearbeitung vorgesehen (siehe Abschnitt 9).
<b>Abstimmung</b>	(3)	Die Abstimmung der BKE erfolgt in diesem Stadium mit ZB, deren Trassen durch die Auswirkungen einer BKE direkt tangiert werden.
<b>Planungs- und Abstimmungsunterlagen</b>	(4)	Die Planung und Abstimmung baubedingter fahrplantechnischer Regelungen im Kapazitätskonfliktmanagement (kontinuierlich) erfolgt mittels der „Zusammenstellung der vertrieblichen Folgen (ZvF) und „Bildlicher Übersichten“ (BiÜ).  ZvF werden betroffenen ZB übergeben, BiÜ können diesen auf Anfrage zur Einsicht vorgelegt werden.
<b>402.0305A03</b>		
<b>Bildliche Übersichten</b>	(5)	BiÜ stellen die geplante Reihenfolge der Züge in einem Streckenabschnitt dar, in dem die Anzahl der zur Verfügung stehenden Betriebsgleise infolge von Bauarbeiten vermindert wurde.  Sie umfassen den Streckenabschnitt, der durch die baubedingte infrastrukturelle Einschränkung betroffen ist und dient u.a. als Grundlage zum Erarbeiten der Fahrplanmaßnahmen, die mittels ZvF kommuniziert werden.
<b>Beginn des Kapazitätskonfliktmanagement (kontinuierlich)</b>	(6)	Entsprechend der terminlichen Vorgaben der VOB beginnen die unterjährigen Planungen für A-Maßnahmen, welche ab Fahrplanwechsel realisiert werden sollen, netzseitig spätestens ab Anfang Mai- also zu einem Zeitpunkt, in dem die Erstellung des Baukapazitätsplans (hier: Teil 2) sowie des betreffenden Netzfahrplans noch nicht abgeschlossen sind.  Bis zur Verfügbarkeit des Netzfahrplans werden Abstimmungsunterlagen auf dem jeweils gültigen Arbeitsstand der Netzfahrplanerarbeitung erstellt und bei Bedarf spätestens mit Übergabe der Zusammenstellung der vertrieblichen Folgen - Endstück aktualisiert.
<b>Abstimmungs-procedere A-Maßnahmen</b>	(7)	Als A-Maßnahmen gelten Baumaßnahmen, bei denen <ul style="list-style-type: none"> <li>- Veröffentlichte Züge oder Verkehrshalte im Schienenpersonenverkehr (auch auf Teilstrecken)</li> <li>- ersatzlos (mind. ein Zug oder Verkehrshalt) oder</li> </ul>

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 31</b>

- mit Ersatz (mind. elf Züge pro Tag)<sup>1</sup> ausfallen sollen.
  - Verspätungen im Schienenpersonenfernverkehr mit mehr als 15 Minuten pro Zug zu erwarten sind;
  - Reisezüge vor der veröffentlichten Abfahrtszeit verkehren sollen;
  - mehr als 10 Züge pro Tag über Strecken anderer Regionalbereiche umgeleitet werden sollen oder
  - erhebliche Kapazitätseinschränkungen im Schienengüterverkehr zu erwarten sind;
  - geschwindigkeitserhaltende und geschwindigkeitserhöhende Baumaßnahmen zur Durchsetzung der Geschwindigkeitskonzeption erforderlich sind;
  - Aufgabe von Anschlüssen im Schienenpersonenfernverkehr zu erwarten sind;
  - Verspätungsübertragungen im Schienenpersonenfernverkehr auf andere Regionalbereiche, die nach Abzug der vorhandenen Bauzuschläge voraussichtlich mehr als 5 Minuten pro Zug betragen werden;
  - Verspätungen im SGV ab 60 Minuten zu erwarten sind.
- (8) Bei A-Maßnahmen werden die betroffenen ZB 24 Wochen vor Baubeginn über die Folgen einer Baumaßnahme durch Übergabe der „Zusammenstellung der vertrieblichen Folgen – Entwurf“ (ZvF-Entwurf, Anhang 3) informiert. Hierbei handelt es sich in der Mehrzahl um Baumaßnahmen, welche bereits im Baukapazitätsmanagement II mit den ZB im Rahmen der Erstellung der KiGbau abgestimmt wurden. Zusätzlich werden auch bisher noch nicht kommunizierte A-Maßnahmen aus dem Baukapazitätsmanagement II, sowie verschobene A-Maßnahmen in dieser Form mit den ZB abgestimmt.
- (9) Tangiert die Durchführung einer A-Maßnahme die Verfügbarkeit von Serviceeinrichtungen (SE) und/oder Infrastrukturan Anschlüssen (IA), so werden betroffene Nutzer /

**Kommunikation**  
\* 402.0305A03

**SE/IA betroffen**

<sup>1</sup> SEV, Alternativhalt oder Alternativzugangebot aus Erfahrung DB Netz AG denkbar

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305</b> <b>Seite 32</b>

**Stellungnahme  
der ZB/Nutzer/  
Betreiber**

- Betreiber 27 Wochen vor Baubeginn über die Folgen informiert, damit relevante Ergebnisse aus dieser Abstimmung möglichst bei der Erarbeitung von Fahrplankonzepten berücksichtigt werden können.
- (10) Die ZB/Nutzer/Betreiber haben 3 Wochen Zeit zur Stellungnahme. Hierauf kann die DB Netz AG jedoch nur eingeschränkt reagieren, da zu diesem Zeitpunkt z. B. Vorschläge für andere Bauverfahren auf Grund des dafür notwendigen planerischen und genehmigungsrechtlichen Vorlaufs nur noch begrenzt möglich sind. In diesem Stadium der Planung können Einwände der ZB - z.B. zur zeitlichen Lage der Baustelle - in der Regel nur innerhalb des bestehenden Rahmens und ggf. unter Beeinträchtigung der Produkte anderer ZB (in Abstimmung mit den Betroffenen!) berücksichtigt werden. Dies gilt auch für Vorschläge der ZB zu alternativen Betriebsverfahren, welche nicht die Änderungen/Anpassungen der Schieneninfrastruktur induzieren - (außer bei einfachen Betriebsverhältnissen). Einwände von ZB sind jeweils nur im Einzelfall beurteilbar.

Weiterhin zwingt die Terminkette dazu, Baumaßnahmen 20 Wochen vor Baubeginn zu genehmigen, um anschließend die Ausschreibungen durchzuführen bzw. mit der Koordination kleinerer Maßnahmen (sog. B-Maßnahmen) zu beginnen. Unabhängig davon werden die Stellungnahmen der ZB - ggf. in mehreren Iterationsschleifen (Gesprächen mit ZB) - berücksichtigt und fließen in die „Zusammenstellung der vertrieblischen Folgen-Endstück“ (ZvF - Endstück) ein. Diese Unterlage wird den betroffenen ZB bis 15 Wochen vor Baubeginn zugesandt.

Züge mit gegenüber der Vorversion geänderten Fahrplanregelungen sind in der ZvF bzw. deren Entwürfen mittels „\*“ und neu aufgenommene mittels „+“ hinter der Zugnummer gekennzeichnet. Zwischenzeitlich entfallene Fahrplanregelungen werden in der Tabelle „Entfallene Zugregelungen“ kommuniziert.

**402.0305A04,  
402.0305A05**

Im Rahmen der weiteren Konkretisierung erhalten betroffene ZB ein sog. Übergabeblatt (jeweils freitags acht\* Wochen vor Baubeginn im Personenverkehr bzw. jeweils\* freitags sechs Wochen vor Baubeginn im Güterverkehr, Anhang 4), aus denen beispielsweise bei überregionalen Umleitungen die konstruierten Knotenzeiten (Ankunfts- und Abfahrtszeiten) für den Umleitungsweg ersichtlich sind. Spätestens drei Wochen vor Baubeginn versendet die DB\* Netz AG für erforderliche Fahrplanregelungen die entsprechende Fahrplananordnung (Fplo, Anhang 5).



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 33</b>

- (11) Baumaßnahmen, die nicht als A-Maßnahmen einzuordnen sind, werden als B-Maßnahmen kategorisiert.
- Das Verfahren bei A-Maßnahmen gilt analog auch für B-Maßnahmen, deren Auswirkungen jedoch weniger gravierend für die ZB sind. B-Maßnahmen werden nach erfolgter Genehmigung von A-Maßnahmen mit dem Ziel eingeordnet, nicht bereits baubedingt verspätete Züge in einem unverträglichen Maße zusätzlich zu belasten. Die Information der ZB erfolgt mittels ZvF zehn Wochen vor Baubeginn. Sieben Wochen vor Baubeginn endet der Zeitraum für die Abstimmung mit den ZB. Übergabeblätter werden bei Bedarf vier Wochen und Fplo spätestens drei Wochen vor Baubeginn versandt.
- Abstimmungsprocedere B-Maßnahmen**
- (12) Eine erforderliche Abstimmung von Baumaßnahmen, die SE/IA tangieren und nicht als A-Maßnahme kommuniziert und abgestimmt werden, erfolgt im Rahmen der Zeitschiene für B-Maßnahmen.
- SE/IA betroffen**
- (13) Sofern die abgestimmten Fahrplanregelungen für A- und B-Maßnahmen Auswirkungen auf die Ressourcenplanung (z.B. Umlauf- oder Personaleinsatzplanung) von ZB haben, werden diese durch die DB Netz AG bei der Erarbeitung der Fplo nach Möglichkeit berücksichtigt.
- Hierfür ist es erforderlich, dass die ZB ihre geänderte Ressourcenplanung spätestens fünf Wochen vor Baubeginn DB Netz vorlegen.
- ZB-Ressourcenplanung**
- (14) Bei C-Maßnahmen handelt es sich um Baumaßnahmen, für die keine Abstimmung mit den Kunden erforderlich ist.
- C-Maßnahmen**
- (15) Bei Baumaßnahmen zur dringenden Fehlerbeseitigung von Oberbaumängeln (F-Maßnahmen), die auf Grund technischer Vorgaben und zur Sicherstellung der Verfügbarkeit der Infrastruktur innerhalb von sechs Wochen zu planen und durchzuführen sind, informiert die DB Netz AG über erforderliche Fahrplanregelungen mittels Fplo mit einem Vorlauf von mindestens zwei Wochen vor Baubeginn.
- F-Maßnahmen**
- (16) Ad hoc-Maßnahmen, d. h. sicherheitsrelevante Maßnahmen, die bevorstehende Sperrungen oder Geschwindigkeitsreduzierungen vermeiden oder bestehende Geschwindigkeitsreduzierungen beseitigen (Entstörungsmaßnahmen) sollen, können ebenfalls Auswirkungen auf die Produkte der ZB haben. Ihre Realisierung ist unverzüglich zu planen und durchzuführen. Aufgrund der Eilbedürftigkeit können keine Abstimmungen mit den ZB erfolgen. Die Regelung erfolgt daher - soweit möglich - per Fplo oder dispositiv.
- Ad hoc-Maßnahmen**

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305</b> <b>Seite 34</b>

**Nachträglicher Änderungsbedarf** (17) Im Rahmen der unterjährigen Abstimmung kann sich in Ausnahmefällen nachträglicher Änderungsbedarf ergeben. Dieser kann sowohl aus Wünschen der Kunden (z.B. Änderungsbestellungen) als auch aus zwischenzeitlich auftretenden Zwängen der DB Netz AG resultieren. In diesen Fällen reagiert die DB Netz AG unverzüglich und führt zusätzliche Abstimmungen durch.

**Kundenkommunikation** (18) Um die ZB über das Baugeschehen zu informieren, hat die DB Netz AG die bereits beschriebenen Verfahren implementiert. Zusätzlich veröffentlicht die DB Netz AG im Internet - wöchentlich aktualisiert - sukzessive sämtliche BKE mit einem bis zu 3-monatigen Vorlauf. Mit dieser Veröffentlichung soll sichergestellt werden, dass ZB sich vor Bestellung von Gelegenheitsverkehren über das Baugeschehen informieren können.

## 10 Baubedingte Fahrplanregelungen

**Definition** (1) Baubedingte Fahrplanregelungen sind alle Maßnahmen, die fahrplanmäßige Auswirkungen einer Baumaßnahme auf betroffene Trassen regeln. Diese Fahrplanregelungen erfolgen entweder im Netzfahrplan (Bauzuschläge, Berücksichtigung von Baumaßnahmen) oder im Rahmen des Kapazitätskonfliktmanagement (kontinuierlich) (z.B. Umleitungen, Ausfall oder Verspätungen von Zügen). Abhängig von den Auswirkungen einer Baumaßnahme setzt die DB Netz AG mehrere Instrumente ein, um die ZB über die weiteren Folgen einer baubedingten Verspätung zu informieren.

**Ausregelung im Netzfahrplan** (2) Werden Baumaßnahmen im Netzfahrplan vollständig berücksichtigt, so erfolgt deren Regelung im Rahmen der Netzfahrplanerstellung. Für diese Fälle sind in der Regel keine weiteren Anpassungen notwendig.

**Grundentlastung** (3) Eine Grundentlastung stellt eine netzfahrplanwirksame Einschränkung dar. Sie wird erforderlich, wenn aufgrund von Umfang und zeitlicher Dauer der auf der Strecke angemeldeten Baumaßnahmen (z.B. Serien- und Linienbaustellen) erhebliche Einschränkungen der Infrastruktur zu erwarten sind. Hierbei kann es sich z.B. um zeitlich begrenzte zusätzliche Fahrzeitzuschläge oder Laufwegsanpassungen handeln.

Zu einer Grundentlastung können weitere zeitlich begrenzte unterjährige baubedingte Fahrplanregelungen erforderlich werden, da die Auswirkungen einzelner Bauzustände größer sind, als durch die Grundentlastung abgedeckt. In diesen Fällen werden diese zusätzlichen Auswirkungen durch den Baufahrplan unterjährig bearbeitet.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 35</b>

Sollen Baustellen mit einer Grundentlastung im Netzfahrplan berücksichtigt werden, so wird entweder

- der Bauzustand, dessen Auswirkungen eine Vielzahl der übrigen Bauzustände abdeckt oder
- der Zugfolgeabschnitt mit dem größten Konfliktpotential

als maßgeblicher Abschnitt für die Bemessung der Grundentlastung herangezogen. Diese Abschnitte sind im Bauzeitraum kapazitätsbestimmend für die betreffende Strecke.

- (4) Unterjährig werden bei Zügen, welche baubedingt früher abfahren oder umgeleitet werden sollen, im definierten Umfang neue Fahrzeiten konstruiert. Bei Umleitungen erfolgt die Konstruktion bis zum Wiedererreichen des Regellaufweges.

**Neukonstruktion baubedingt verspäteter Züge**

Eine Konstruktion erfolgt ebenfalls, wenn baubedingt verspätete Züge des Personenverkehrs auf eingleisigen Strecken ohne Streckenblock oder ohne Zugbeeinflussung nach einem Abschnitt mit Schienenersatzverkehr verkehren. Dies gilt in analoger Weise auch für Schätzungen (Konzept- und Qualifizierte Schätzung) in Fällen, wenn der zu schätzende Zug unmittelbar nach Verlassen der Baustelle bzw. nach erfolgter Umleitung auf seinem Restlaufblock oder ohne Zugbeeinflussung durchfahren muss oder vor Plan verkehren soll.

Die DB Netz AG teilt den ZB grundsätzlich die berechnete vsl. Verspätung nach erfolgter Durchfahrung der Baustelle bzw. nach Wiedererreichen des Regellaufweges mit.

- (5) Ziel der Qualifizierten Schätzung (QS) ist die Verbesserung der Planungs- und Durchführungsqualität von Zugfahrten bei Bauarbeiten.

**Qualifizierte Schätzungen (QS)**

Eine QS ist eine Fahrzeit- und Haltezeitanpassung des Netzfahrplans infolge von Baumaßnahmen (jedoch keine Konstruktion). Grundlage ist der geänderte Fahrzeitbedarf eines Zuges und das bestehende Betriebsprogramm der betroffenen Strecke. Sie beginnt nach dem Wiedererreichen des Regellaufweges eines Zuges infolge einer baumaßnahmenbedingten Umleitung bzw. bei Verspätungseintritt vor oder nach einer Baustelle in neuer Fahrlage auf dem Regelweg und endet im Zielbahnhof, sofern der Zug nicht vorher seine ursprüngliche Fahrzeit wieder erreicht.

Zur Verbesserung der Betriebsqualität innerhalb eines baubedingt eingeschränkten Streckenabschnitts können auch

**Vorplanabfahrt**

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305</b> <b>Seite 36</b>

## Kriterien

Vorplanfahrten im Rahmen einer QS abgestimmt werden. Die Vorplanfahrten werden anschließend gemäß Absatz (4) konstruiert.

Die Erstellung einer QS ist sehr aufwändig und zeitintensiv. Daher können QS ausschließlich auf A-Maßnahmen angewendet werden. Die DB Netz AG hat darüber hinaus folgende Kriterien für Baumaßnahmen festgelegt, für die eine QS in Betracht kommen kann:

Es werden ausschließlich Vollzugtrassen (keine Leerzüge) geregelt, wobei als Folge einer Baumaßnahme

- im Personenverkehr Verspätungen von mindestens 10 Minuten oder
- im Güterverkehr
  - für betroffene Trassen des Marktsegments „Express“ Verspätungen von mehr als 15 Minuten bzw.
  - für betroffene Trassen des Marktsegments „Schnell“ Verspätungen von mehr als 30 Minuten

absehbar sein müssen.

Zusätzlich müssen die nachfolgenden Kriterien kumulativ erfüllt sein, damit für die Baumaßnahme eine QS in Betracht kommt:

- Ein stabiles Angebotskonzept (Vollzugtrassen (keine Leerzüge) des Personenverkehrs und Trassen der Marktsegmente „Express“ oder „Schnell“ im Schienengüterverkehr) liegt vor;
- Züge der QS-Maßnahme sind nicht von weiteren Baumaßnahmen betroffen (siehe hierzu KonzeptSchätzung);

Dabei ist zu beachten, dass weder Anschlüsse (auch Wagenübergänge) noch Auswirkungen von Baumaßnahmen ausländischer EIU im Rahmen einer QS geregelt werden können.

## Auswahl im Baukapazitätsmanagement

Die DB Netz AG identifiziert auf dieser Basis für alle Verkehrsarten Baumaßnahmen, für die die Erstellung einer QS in Betracht kommt. Ein Expertenteam überprüft für jede dieser Baumaßnahmen die Wirkung und Durchführbarkeit und erstellt eine Liste mit möglichen QS-Maßnahmen. Anschließend erfolgt die Abstimmung der QS-Vorschläge mit den ZB im Rahmen des Baukapazitätsmanagements. Die DB Netz AG übergibt bis ca. 9 Monate vor Fahrplanwechsel (für

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 37</b>

QS-Maßnahmen des ersten Quartals) bzw. ca. 8 Monate vor Fahrplanwechsel (für QS-Maßnahmen des zweiten bis vierten Quartals) die jeweiligen KiGbau-Entwürfe, auf deren Basis die ZB zwei bzw. vier Wochen Zeit zur Benennung von QS-Vorschlägen haben.

Nach erfolgter Abstimmung werden die ZB durch die Übergabe des jeweiligen KiGbau-Endstückes ca. acht Monate vor Fahrplanwechsel (Teil 1) bzw. ca. fünf Monate vor Fahrplanwechsel (Teile 1+2) informiert.

Im Baukapazitätsmanagement ausgewählte QS-Maßnahmen werden im Kapazitätskonfliktmanagement (kontinuierlich) immer in den Fristen einer A-Maßnahme bearbeitet.

Die Erstellung einer QS erfolgt im Rahmen des Kapazitätskonfliktmanagement (kontinuierlich). Die Erarbeitung beginnt spätestens 15 Wochen vor Baubeginn und endet acht Wochen vor Baubeginn (Personenverkehr) bzw. sechs Wochen vor Baubeginn (Güterverkehr). Ihre Ergebnisse werden zu dieser genannten Frist den betroffenen ZB im Übergabeblatt kommuniziert; sie werden ebenfalls in die betreffende Fplo aufgenommen. Zusätzlich erfolgt eine Eingabe der Ergebnisse in die Leitsysteme der DB Netz AG.

#### **Erstellung**

QS werden hauptsächlich für den Personenverkehr erstellt. Hauptproblem von QS für den Güterverkehr ist, dass die prozessbedingten Vorlaufzeiten zur Erstellung einer QS nicht immer dem volatilen Bestellgebaren im Güterverkehr gerecht werden können. Die Ergebnisse der QS setzen eine pünktliche Einfahrt des Zuges in die Baustelle (bzw. nach Verlassen des Umleitungsweges voraus) - diese Prämisse ist im Schienengüterverkehr oftmals unrealistisch und dort nur für Züge der Marktsegmente „Express“ und „Schnell“ anwendbar.

Die DB Netz AG bietet für das Produkt der Marktsegmente „Express“ bzw. „Schnell“ im Güterverkehr die Erstellung einer QS an, wenn die betreffenden Züge durch eine QS-Maßnahme tangiert sind und die relevanten Verspätungen von 15 Minuten („Express“) bzw. 30 Minuten („Schnell“) überschritten werden (Verfahren wie oben beschrieben).

Unterjährig können außerdem durch Kunden zusätzliche QS (für den Personenverkehr und für Trassen der Marktsegmente „Express“ und „Schnell“ im Güterverkehr) für eine Baumaßnahme bei der DB Netz AG beantragt werden. Die Entscheidung über deren Durchführung ist abhängig von drei Kriterien:

#### **Zusatz-QS**

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305</b> <b>Seite 38</b>

1. Fahrplanauswirkung der Maßnahme (Auswahl erfolgt einzelfallabhängig durch Wertung maßgeblicher Faktoren, z.B. Anzahl der verspäteten Züge, Anzahl aufgegebenener Anschlüsse, Notwendigkeit auf Grund neuer Fahrplankonzepte bedingt durch Zugausfälle, Effekte auf die Endkunden),
2. unterjährig angemeldete Baumaßnahme (Auswahl erfolgt analog den Kriterien zur Festlegung von QS im Rahmen des Baukapazitätsmanagements),
3. Beantragungszeitpunkt der QS (Durchführung prozessual nur bei Beantragung bis 21 Wochen vor Baubeginn möglich).

#### **Angebots-QS**

Die DB Netz AG bietet weitere Baumaßnahmen zur Behandlung als QS (Personenverkehr und Marktsegmente „Express“ und „Schnell“ im Güterverkehr) an, wenn diese den für Zusatz-QS festgelegten Kriterien entsprechen.

Das Angebot wird betroffenen Kunden mit dem Entwurf der ZvF 24 Wochen vor Baubeginn übergeben.

Eine Umsetzung erfolgt ausschließlich nach Zustimmung durch die betroffenen Kunden. Die Zustimmung muss bis 21 Wochen vor Baubeginn mit der Stellungnahme zur ZvF vorliegen.

#### **QS-Anzahl**

Die DB Netz AG erstellt pro Fahrplanjahr mindestens 100 QS.

#### **Konzept Schätzungen (KS)**

- (6) Die KonzeptSchätzung (KS) ist ein Instrument des Baufahrplans. Sie wird für Baukorridore und Schwerpunktbaustellen angewandt, welche zusätzlich zu den Netzfahrplankorridoren eine frühere und hochwertigere fahrplantechnische Behandlung erhalten.

Mit den ZB werden Grobkonzepte deutlich früher abgestimmt. Diese Grobkonzepte liefern bereits vor der unterjährigen Bearbeitung erste Aussagen über die zu erwartenden baubedingten Auswirkungen, wie beispielsweise Verspätungen, Umleitungen oder (Teil-)Ausfälle.

#### **Erarbeitung**

Die Erarbeitung einer KS erfolgt in zwei Stufen:

Die 1. Stufe der KS wird im Zeitraum acht bis 1,5 Monate vor Fahrplanwechsel bearbeitet.

Vorschläge für KS werden auf Basis des KiGbau-Entwurfs Teil 2 entweder netzintern ermittelt oder durch ZB angeregt.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 39</b>

Ziel der 1. KS-Stufe ist die frühe Abstimmung von Konzepten zur fahrplantechnischen Regelung der durch Baustellen betroffenen Züge mit den ZB, um anschließend auf einer verbindlichen Basis zugscharfe Regelungen zu erarbeiten. Abgestimmte Konzepte werden nur in Ausnahmefällen geändert (z.B. Regelungsbedarf entfällt).

Voraussetzung für die KS ist die Verbindlichkeit der abgestimmten Konzepte mit den ZB (stabiles Angebotskonzept der Vollzugtrassen (keine Leerzüge) des Schienenpersonenverkehrs und der Trassen der Marktsegmente „Express“ und „Schnell“ im Güterverkehr).

Bei der Erstellung der fahrplantechnischen Konzepte werden möglichst homogene Fahrplanregelungen (ähnlich wie bei der Baustellen-Bündelung) entwickelt, welche für mehrere Baumaßnahmen und Bauzustände Gültigkeit haben.

Die DB Netz AG hat folgende Kriterien für Baumaßnahmen festgelegt, welche bei der Auswahl von Baumaßnahmen für die Durchführung einer KS Berücksichtigung finden sollen:

#### **Kriterien**

- das Verspätungsniveau auf Basis einer Fahrplaneinschätzung (FE) liegt im Personenverkehr bei mindestens 10 Minuten, im Güterverkehr bei mehr als 15 Minuten (Marktsegment "Express") bzw. 30 Minuten (Marktsegment "Schnell")

sofern

- die Summe der in einem Konzept zu betrachtenden Baumaßnahmen mindestens vier Bautage erfordern und mit einer gleichförmigen Sperrung durchgeführt werden und
- die Realisierung der Baumaßnahmen im 2. bis 4. Quartal eines Jahres geplant ist, da die Vorlaufzeiten der KS für die zugscharfe Regelung einen Vorlauf von mindestens 24 Wochen erfordern

oder

- es sich um einen bautensiven Zeitraum handelt, welcher mindestens ein Wochenende inklusive mindestens eines Feiertages direkt vor dessen Beginn oder nach dessen Ende umfasst und in dem netzweit wirkende Baustellen, welche in gegenseitiger Wechselwirkung zueinander stehen (Mehrfachbetroffenheit) koordiniert werden sollen.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 40</b>

und

- die Anzahl der Baumaßnahmen, für die KonzeptSchätzungen durchgeführt werden, 250 Bauzeitfenster nicht überschreiten.

Zusätzlich können Baumaßnahmen mit geringeren Auswirkungen als oben genannt in einer KS berücksichtigt werden, wenn zwischen den Baumaßnahmen Wechselwirkungen auftreten.

Eine erste Kommunikation der Grobkonzepte erfolgt als Entwurf acht Monate vor Fahrplanwechsel mit Versand des KiGbau-Entwurfes Teil 2. Die ZB verfügen dann bereits zu diesem Zeitpunkt über Informationen, welche sie für ihre Produktionsplanung bzw. Kundenkommunikation verwenden können.

Eine Abstimmung der KS mit den ZB erfolgt iterativ bis 1,5 Monate vor Fahrplanwechsel.

Die 2. Stufe der KS wird im Rahmen der unterjährigen Behandlung der betreffenden Baumaßnahmen erstellt, die Erarbeitung und Abstimmung erfolgt analog dem Procedere A-Maßnahmen.

Ziel der 2. KS-Stufe ist die Bereitstellung der kalendertagsbezogenen zugscharfen Fahrplandaten, um diese den ZB für die Planung und Kommunikation bereit zu stellen.

Inhaltlich basiert die 2. Stufe der KS auf dem Instrument der Schätzung (wie die Qualifizierte Schätzung (QS)). Vorplanfahren und Umleitungen werden konstruiert, Späterlegungen werden bis zum Wiedererreichen des Sollfahrplans oder bis zum Zielbahnhof geschätzt.

Die KS geht dabei jedoch über die QS hinaus. So beruhen die Fahrplanregelungen auf den zuvor abgestimmten Konzepten der 1. Stufe, sie können daher auch Mehrfachbetroffenheit und Wechselwirkungen mit anderen BKE sowie im Ausnahmefall Anschlüsse etc. berücksichtigen.

Die Kommunikation der neuen Halte- und Fahrzeiten erfolgt 15 Wochen vor Baubeginn mit dem Übergabebblatt.

#### **Flügelzüge**

- (7) Sind im Rahmen einer Schätzung auch baubedingte Verspätungen von Flügelzügen zu regeln, so werden KS'en bzw. QS'en für alle betroffenen Flügel des Zuges erstellt, sofern dies vom betroffenen ZB im Rahmen der Stellungnahme zum ZvF-Entwurf beantragt wird.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 41</b>

- (8) Eine Qualifizierte Ankunftsprognose (QAP) enthält für baubetroffene Züge des Güterverkehrs die vsl. Ankunftszeiten an den Zielbetriebsstellen. Sie wird erstellt, wenn ein in der ZvF enthaltener Güterzug nach Durchfahrt durch die Baumaßnahme oder Wiedererreichen des Regellaufwegs nach erfolgter Umleitung eine Fahrzeitverlängerung erhält.

**Qualifizierte Ankunftsprognose (QAP)**

Sie wird ermittelt durch parallele Fahrzeitverschiebung nach der Durchfahrt durch die Baustelle, oder

bei Umleitungen - an der Betriebsstelle, in welcher der Zug wieder seinen Regellaufweg erreicht.

Auf Basis der QAP erfolgt die Disposition durch die betriebsführenden Stellen der DB Netz AG.

Sofern ein Zug von mehreren Baustellen tangiert ist, wird diese Mehrfachbetroffenheit in der QAP berücksichtigt. Die Ergebnisse der QAP werden betroffenen ZB über den kompletten Laufweg des entsprechenden Zuges bis zwei Wochen vor Baubeginn zur Verfügung gestellt - zusätzlich zu den Unterlagen, welche die DB Netz AG im Rahmen des Planungsphase Kapazitätskonfliktmanagement (kontinuierlich) an betroffene ZB übergibt.

Die tatsächlichen Fahrzeiten können abweichen. Trassenkonflikte sind ggf. nicht geregelt. Die Durchführung der Zugfahrt erfolgt dispositiv in gegenseitiger Absprache zwischen BZ und Fdl. Die QAP-Kommunikation per E-Mail stellt keinen Ersatz der Fplo dar, es gelten die übersandten Baufahrplanunterlagen gemäß Ril 402.0305.

## **11 Trassenanmeldungen baubedingter zusätzlicher Leistungen**

- (1) Sind im Rahmen des Kapazitätskonfliktmanagement (kontinuierlich) seitens der ZB in den unter Absatz (2) genannten Fällen baubedingte zusätzliche Trassen erforderlich, so melden diese die erforderlichen Trassen mit besonderem Vordruck spätestens fünf Wochen vor Beginn der maßgeblichen Baumaßnahme bei der DB Netz AG, Baufahrplan an.

**Verfahren**

Basis der Abstimmung und Voraussetzung für die Nutzung des Vordrucks ist die ZvF.

- (2) Hierunter fallen insbesondere zusätzliche baubedingte Anmeldungen für
- Zu- und Abführungsfahrten zu einem Schienenersatzverkehr,

**Anwendungsfälle**

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 42</b>

- Drehfahrten,
- Zu- und Abführungsfahrten zu einer anderen als der gewöhnlichen Abstell- oder Tankanlage,
- Zu- und Abführungsfahrten von Triebfahrzeugen oder
- zusätzliche Verkehre auf Grund einer Änderung der Zugcharakteristik (z.B. Ablasten auf Grund geringerer Grenzlast einer Umleitungsstrecke).

**Besonderheit:  
ZvF beantragen**

- (3) Bei Bauarbeiten in Serviceeinrichtungen, in denen der betroffene ZB das Betriebsprogramm in eigener Zuständigkeit erstellt, kann sich die Notwendigkeit zur Durchführung baubedingter zusätzlicher Trassen ergeben.

In diesen Fällen kann das unter Absatz (1) genannte Verfahren nur Anwendung finden, wenn der betroffene ZB beim zuständigen Baufahrplan die Erarbeitung einer ZvF für diese Verkehre mindestens 12 Wochen vor Baubeginn schriftlich beantragt.

**ZvF-Antrag: Inhalt und Frist**

- (4) Der Antrag muss die von den Baumaßnahmen betroffenen (zu regelnden) Züge sowie darauf bezogen die zu erwartenden Auswirkungen beinhalten.

Erarbeitung und Versand der ZvF sowie die weitere Abstimmung erfolgen analog Abschnitt 8 (10).

**Vordruck  
402.0305A08**

- (5) Den zu verwendenden Vordruck sowie einen Leitfaden als Ausfüllhilfe enthält Anhang 08.

Vordruck, Leitfaden und weitere Erläuterungen zum Verfahren werden im Internetauftritt der DB Netz AG unter „[www.dbnetze.com/baubedingtezusatzleistungen](http://www.dbnetze.com/baubedingtezusatzleistungen)“ zum Download bereitgestellt.

**Ausschluss**

- (6) Diese Regelung findet keine Anwendung für Baumaßnahmen, die im Trassenangebot der DB Netz AG bereits berücksichtigt wurden oder sich nicht ursächlich auf eine im Kapazitätskonfliktmanagement (kontinuierlich) veränderte Trasse beziehen.

## **12 Planungsgrundsätze für ein neues Betriebsprogramm bei Schienenersatzverkehr (SEV)**

**Entscheidung**

- (1) Bei einem baumaßnahmebedingtem (Teil-) Ausfall von Personenzügen entscheidet der betroffene ZB über die Einrichtung eines SEV.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 43</b>

**Erstellzeitpunkt  
Betriebs-  
programm**

(2) Entscheidet sich der ZB für die Einrichtung eines SEV, so legt dieses ein neues Betriebsprogramm vor, das zwischen allen Beteiligten abzustimmen ist.

**Abstimmung  
Betriebspro-  
gramm**

(3) Das Betriebsprogramm nach Absatz (2) muss so rechtzeitig abgestimmt werden, dass die DB Netz AG auf dessen Basis die erforderlichen Fahrplankonstruktionen - insbesondere bei Baumaßnahmen mit Konzept- oder Qualifizierter Schätzung gemäß Abschnitt 9 - qualitätsgerecht durchführen kann.

Es gelten für die Abstimmung des Betriebsprogramms daher folgende Fristen:

- \* 1. KS-Maßnahmen bis 18 Wochen vor Baubeginn,
- \* 2. QS- und sonstige A-Maßnahmen bis 11 Wochen vor Baubeginn,
- \* 3. sonstige Baumaßnahmen bis sechs Wochen vor Baubeginn.

(4) Erarbeitung und Verteilung der Fahrplananordnung erfolgen durch die DB Netz AG auf Basis des Betriebsprogramms nach (2).

**Umsetzung**

Alle übrigen Maßnahmen der Planung und Abwicklung von SEV-Leistungen liegen im Zuständigkeits- und Regelungsbereichs des betroffenen ZB.

Die Aufgabenverteilung im Überblick enthält Anhang 6.

**402.0305A06**

### **13 Erarbeitung von Alternativen**

(1) Die Anfrage nach Alternativen ist für BKE der Kategorie 7 in der ersten Konsultationsphase zulässig. Sie kann Hinweise zu, durch die DB Netz AG zu prüfenden Sachverhalte enthalten, z.B.:

**Anfragen nach  
Alternativen**

- zeitliche Lage: betroffene Kalendertage (z.B. Ausschluss von Großveranstaltungen),
- betroffene Streckenabschnitte (Länge): *Hinweis, wenn ZB- Konzepte einen bestimmten Bahnhof erreichen sollen (z.B. SPNV- Konzepte),*
- Sperrart: Eingleisige Sperrung (ESP) oder Total-sperrung (TSP),
- Ersatzkonzepte: z.B. Schienenersatzkonzepte bei SPV; Logistikkonzepte bei SGV,
- zusätzlich weitere Überlegungen des ZB.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305</b> <b>Seite 44</b>

**Erarbeitung von Alternativen**

- (2) Auf Basis dieser Angaben erstellt und bewertet die DB Netz AG alternative Kapazitätseinschränkungen gemeinsam mit den anfragenden ZB. Die gemeinsame Erarbeitung kann z.B. in Arbeitsgruppen oder schriftlich erfolgen.

Im Rahmen der gemeinsamen Gestaltung der Alternativen stellt die DB Netz AG den anfragenden ZB mindestens folgende Informationen für jede Alternative bereit:

- die Dauer der BKE,
- die verfügbare Kapazität auf Umleitungsstrecken und
- die verfügbaren alternativen Strecken.

**Information über Ergebnisse**

- (3) Über die mit den interessierten ZB gemeinsam erarbeiteten Alternativen informiert die DB Netz AG für Baumaßnahmen ab 2026 ff mit einem zeitlichen Vorlauf von 37 Monaten vor Fahrplanwechsel. Die interessierten ZB haben die Möglichkeit zur Stellungnahme mit einer Frist von 10 Arbeitstagen, bevor die DB Netz AG zwischen den alternativen BKE wählt.

Zu den, mit einem zeitlichen Vorlauf von 33 Monaten vor Fahrplanwechsel konsultierten BKE informiert die DB Netz AG mit einem zeitlichen Vorlauf von 32 Monaten vor Fahrplanwechsel. Die interessierten ZB haben die Möglichkeit zur Stellungnahme mit einer Frist von fünf Arbeitstagen, bevor die DB Netz AG zwischen den alternativen BKE wählt.

Die Entscheidung der DB Netz AG für eine Alternative gibt sie im Rahmen der fortlaufenden ersten Konsultationsphase bekannt.

## **14 Erörterung, Abstimmung und Koordination mit BdS (national und international)**

**Abstimmungsprozess mit anderen BdS**

- (1) BKE die Auswirkungen auf andere BdS in Form von Zugumleitungen, Stornierungen oder Ersatz durch andere Verkehrsträger haben können, werden mit den betroffenen BdS, jeweils vor den Veröffentlichungen der entsprechenden BKE bis 24 Monate vor Fahrplanwechsel abgestimmt, bzw. bis 12 Monate vor Fahrplanwechsel koordiniert.

**Zielgruppe**

- (2) Die Abstimmungen/Koordinationen erfolgen mit BdS, welche aufgrund von BKE der DB Netz AG von Zugumleitungen, Stornierungen oder Ersatz durch andere Verkehrsträger betroffen sind. In den Abstimmungen/Koordinierungen erfolgt ein gegenseitiger Austausch über geplante BKE, - also auch über BKE auf dem Netz anderer BdS mit Auswirkungen auf das Netz der DB Netz AG. In diesem Rahmen

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 45</b>

sollen sich die BdS hinsichtlich netzübergreifend verkehrender Züge abstimmen, um die Folgen von Kapazitätsbeschränkungen für den Verkehr zu minimieren und Bauarbeiten an einer bestimmten Strecke zu synchronisieren oder Kapazitätsbeschränkungen auf einer Umleitungsstrecke zu vermeiden. Sofern andere BdS von Zugumleitungen durch die DB Netz AG betroffen sind, fragt die DB Netz AG nach, inwiefern hinreichend Kapazität für die eingeplanten Zugumleitungen auf den Strecken der betroffenen Nachbar-BdS vorhanden ist.

- (3) Die Abstimmung im Rahmen der ersten Konsultationsphase erfolgt bis 27 Monate vor Fahrplanwechsel für BKE der Kategorie 6, sofern diese sich auf mehr als ein Netz auswirken.

**Abstimmungsziele**

Die Koordinierung im Rahmen der zweiten Konsultationsphase erfolgt für BKE, sofern sie sich auf mehr als ein Netz auswirken, bis

- a) 19 Monate vor Fahrplanwechsel für BKE der Kategorie 8,
- b) 15 Monate vor Fahrplanwechsel BKE der Kategorien 4 und 6.

- (4) Zu jeder Abstimmung/Koordination lädt die DB Netz AG die benannten Ansprechpartner der BdS ein. Soweit erforderlich laden die BdS voraussichtlich betroffene ZB und die wichtigsten SE-Betreiber zur Teilnahme ein. Dies ist der Fall bei BKE der Kategorie 8, welche sich auf mehr als ein Netz auswirken. Die Art der Abstimmung-/Koordinierung wird zwischen den Beteiligten festgelegt.

**Prozessbeschreibung / Beschreibung der Termine**

Die Abstimmung/Koordinationen werden grundsätzlich durch die Regionen der DB Netz AG mit den jeweils angrenzenden Nachbar-BdS geführt.

- (5) Für die Veröffentlichung im Rahmen der ersten Konsultationsphase gibt es drei Meilensteine:

**Abstimmung, Erörterung und Koordinierung**

- a) 39 Monate vor Fahrplanwechsel - Beginn der Abstimmung (für BKE ab Netzfahrplanperiode 2026 ff),
- b) 31 Monate vor Fahrplanwechsel - ggf. Abstimmung von Aktualisierungen (für BKE ab Netzfahrplanperiode 2026 ff),
- c) 27 Monate vor Fahrplanwechsel - Abschluss der Abstimmung (für BKE ab Netzfahrplanperiode 2025 ff).

Für BKE die sich auf BdS auswirken, haben interessierte ZB und wichtigste SE-Betreiber die Möglichkeit zur

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 46</b>

Teilnahme an entsprechenden Erörterungen. Die dazu erforderlichen Informationen werden von der DB Netz AG mindestens fünf Arbeitstage vor der geplanten Erörterung veröffentlicht.

Im Rahmen dieser Erörterungen werden auch Themen zur Fahrplanerstellung bzw. Bereitstellung von Umleitungsstrecken behandelt. Derartige Erörterungen sind im Zeitraum 39 - 27 Monate vor Fahrplanwechsel vorgesehen.

Für die Veröffentlichung im Rahmen der zweiten Konsultationsphase gibt es zwei weitere Meilensteine:

- a) 19 Monate vor Fahrplanwechsel - Beginn und Abschluss der Koordination von BKE 8 (für BKE ab Netzfahrplanperiode 2025 ff),
- b) 15 Monate vor Fahrplanwechsel - Beginn und Abschluss der Koordination von BKE 4 und 6 (für BKE ab Netzfahrplanperiode 2025 ff).

**402.0305A11**

Zur Einhaltung der Meilensteine finden innerhalb eines Kalenderjahres jeweils im Mai und September Koordinationstermine statt, welche sich entsprechend über mehrere betroffene Fahrplanjahre hinweg erstrecken. Siehe auch Anhang 11.

## **15 Kooperationsverfahren zur verbesserten Ausnutzung von baubedingt eingeschränkter Kapazität**

**Beschreibung**

- (1) Für Strecken ohne geeignete alternative Laufwege kann die DB Netz AG im Rahmen von Baumaßnahmen ein Kooperationsverfahren zur verbesserten Ausnutzung der baubedingt eingeschränkten Kapazität durchführen, sofern Einschränkung sieben Tage nicht unterschreitet. Das Kooperationsverfahren hat das Ziel, die verfügbaren Trassen tatsächlich zu fahrenden Zugfahrten zuzuweisen. Es funktioniert wie folgt:
  1. Das Verfahren kann baustellenbezogen für BKE angewandt werden, die mindestens 7 Tage dauern und eine signifikante Kapazitätseinschränkung (mind. 30% des vsl. Betriebsprogramms betroffen) bedeuten.
  2. Das Verfahren durchläuft zwei Phasen - die Planungsphase (im Rahmen der Zusammenstellung der vertrieblichen Folgen) und die Steuerungsphase.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 47</b>

Strecken ohne geeignete alternative Laufwege sind insbesondere Schienenwege, deren potenzielle Umleitungsstrecken ganz oder teilweise

- keine Elektrifizierung,
- eine geringere Streckenklasse,
- ein geringeres KV-Profil,
- eine maximal zulässige Tonnage von 1.600t,
- eine Grenzbetriebsstelle oder
- eine Betriebsform des Zugleitbetriebs

aufweisen.

- |  |   |
|--|---|
| <p>(2) Auf Stichstrecken kommt das Verfahren nicht zur Anwendung.</p> <p>(3) Die Steuerungsphase erfolgt nach folgenden Schritten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Verfahren beginnt nach erfolgtem Versand der Fahrplananordnung an die Zugangsberechtigten und wird bis zum Ende der Baumaßnahme durchgeführt.</li> <li>- Für die betreffende Strecke stellt die DB Netz AG spätestens zwei Wochen vor dem jeweiligen Anwendungstag eine Zugliste ausschließlich elektronisch zur Verfügung. Die betroffenen ZB können anschließend bis 36 Stunden vor geplantem Einbruch in die Baumaßnahme den Ausfall ihres Zuges anzeigen.</li> <li>- Die von den betroffenen ZB angezeigten Ausfälle gelten als verbindlich. Die betroffenen ZB stornieren mit Eintrag in die o. g. Liste die betreffenden Züge in TPN gemäß den in den NBN beschriebenen Vorgaben.</li> <li>- Die DB Netz AG stellt auf Basis der Rückmeldungen ausschließlich den betroffenen ZB eine Übersicht über aktuell zurück gegebene Kapazitäten in o.g. Verfahren zur Verfügung. Alle ZB können entsprechende Anmeldungen im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs gemäß Ziffer 4.2.2 NBN tätigen. Hierbei ist zu beachten, dass sich die Zuweisung durch die DB Netz AG nach der Reihenfolge des Eingangs der Trassenanmeldungen richtet.</li> </ul> | <p><b>Ausschluss</b></p><br><p><b>Steuerungsphase</b></p> |
|--|---|

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305</b> <b>Seite 48</b>

- Für die Zuweisung der Trassen gelten ergänzend zu den Vorgaben aus 4.2.2.6.2 NBN größere Konstruktionsspielräume hinsichtlich einer späteren zeitlichen Lage. Die Konstruktionsspielräume betragen bei Anwendung des Verfahrens + sechs Stunden.

**Teilnahme am Verfahren**

- (4) An dem Kooperationsverfahren können Zugangsberechtigte teilnehmen, welche den Teilnahmewunsch bis spätestens vier Wochen vor Baubeginn gegenüber der DB Netz AG anzeigen. Die Teilnahme an dem Kooperationsverfahren stellt keine Reservierung von freierwerdenden Kapazitäten für die betroffenen ZB dar. Übrige Zugangsberechtigte können ebenfalls eine im Rahmen des Verfahrens stornierte Trasse zugewiesen bekommen, sofern sie diese bereits als Gelegenheitsverkehr angemeldet haben. Allerdings erfolgt gegenüber den übrigen ZB keine Kommunikation der Übersicht aktuell verfügbarer Kapazitäten durch die DB Netz AG.

**Aktuelle Anwendung**

- (5) Gemäß diesen Kriterien sieht die DB Netz AG das Kooperationsverfahren aktuell auf folgenden Strecken vor:
- Strecke 6240 zwischen Pirna - Bad Schandau Grenze,
  - Strecke 4000 zwischen Rastatt- Basel Bad Bf.







<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 51</b>

