

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

## 1 Allgemeines

(1) Generell verfolgt die DB InfraGO AG das Ziel, baubedingte Kapazitätseinschränkungen (BKE, Definition siehe Abschnitt 2) frühzeitig zu kommunizieren. Neben den notwendigen technischen, rechtlichen und finanziellen Planungsvorläufen ist dies ein weiterer Grund, warum die DB InfraGO AG frühzeitig mit den Planungen von BKE beginnt.

**Frühzeitige Kommunikation von BKE**

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

(3) Die Regelungen in dieser Richtlinie werden bei baubedingter Einschränkung der Verfügbarkeit von Infrastrukturan schlüssen (IA) und/oder Serviceeinrichtungen (SE) in analoger Weise angewendet, auch dann, wenn darüber hinaus keine Trassen betroffen sind und somit eine baubedingte Anlageneinschränkung (BAE) vorliegt.

**Infrastrukturanschlüsse, Serviceeinrichtungen**

Für im Nachgang der Abstimmung erforderliche baubedingte zusätzliche Leistungen findet Abschnitt 11 Anwendung.

\*  
\* Hinsichtlich der Ausweisung von Gleiskapazitäten für Bauplanung gilt Abschnitt 7.3.1.6.1.9 der Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB).

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

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

(5) In den Regionen der DB InfraGO AG finden regelmäßige BID statt. Diese dienen zur Information der ZB, sowie EIU über aktuelle Entwicklungen im Baugeschehen. Mittels Kundeninformation werden ZB mit Verkehren in den betreffenden Regionen ca. vier Wochen vor dem jeweiligen BID eingeladen, ebenso die EIU. Übrige ZB werden mittels Kundeninformation über den ermin informiert. Ergänzende Unterlagen stellt die DB InfraGO AG elektronisch bereit.

**Regionale BID**

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

Im Rahmen dieser regionalen Informationsveranstaltungen haben die ZB und EIU die Möglichkeit, Fragen zu den geplanten BKE zu stellen.

Die regionalen Informationsveranstaltungen sind in der Regel im März sowie im Oktober eines Jahres vorgesehen.

**Zentrales BID**

- (6) Darüber hinaus führt die DB InfraGO AG jährlich spätestens im Juli eine zentrale Informationsveranstaltung durch, zu der die Einladung ebenfalls mit einem Vorlauf von vier Wochen mittels Kundeninformation erfolgt. Die DB InfraGO 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 InfraGO AG nur den betroffenen ZB und EIU zur Verfügung gestellt (da Betriebs- u. Geschäftsgeheimnis). Ausnahme: Existiert eine Vereinbarung zur gegenseitigen Einsichtnahme, so erhalten die vereinbarenden ZB sowie EIU auch Einsicht in die entsprechenden Unterlagen.

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

**Ausfall von BKE**

- (8) Die DB InfraGO AG informiert betroffene ZB und EIU ohne schuldhaftes Verzögern über den (auch teilweisen) Ausfall von BKE bzw. BAE. Gleiches gilt, bei vorzeitiger Beendigung von BKE bzw. BAE.

**Jährlicher Terminkalender**

- (9) Im Vorfeld eines jeden Kalenderjahres wird bis Anfang November von der DB InfraGO 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 bzw. EIU bis zu zwei Email-Adressen je Region der DB InfraGO AG oder eine postalische Geschäftsadresse.

**Bereitzustellende Information zu BKE**

- (11) Die DB InfraGO AG stellt zu Beginn und Ende der ersten bis dritten Konsultationsphase sowie im Rahmen der Abstimmungen, Koordinierungen und Erörterungen mit Nachbar-BdS mindestens bereit: \*
- Zeitraum der jeweiligen Kapazitätsbeschränkung (vorgesehener Tag, Tageszeit [Tag, Nacht] und – sobald möglich – Uhrzeit des Beginns und Endes)
  - Betroffene Streckenabschnitte, SE, IA \*

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

- Ausmaß der Kapazitätsbeschränkung (erwartete Verkehrsmenge und durchführbare Verkehrsmenge)
- Kapazität auf ggf. möglichen Umleitungsstrecken
- Vorgesehene Betriebsweise (sofern bekannt).

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

[https://www.dbinfra.go.com/web/schienennetz/fahren\\_und\\_bauen](https://www.dbinfra.go.com/web/schienennetz/fahren_und_bauen)

Zur Kategorisierung von BKE erfolgt die Angabe zum Ausmaß der Kapazitätseinschränkung ohne Berücksichtigung von Wechselwirkungen zu anderen BKE (singuläre Betrachtung).

Zur Vermeidung von Überbelegungen berücksichtigen die Angaben der Kapazität auf ggf. möglichen Umleitungsstrecken dagegen auch wechselseitige Auswirkungen der BKE aufeinander (netzweite Betrachtung). Somit können sie von den BKE-bezogenen Angaben zum Ausmaß der Kapazitätseinschränkungen abweichen.

Die Angabe der Kapazität auf ggf. möglichen Umleitungsstrecken erfolgt durch Bereitstellung von Kapazitätskarten. Diese zeigen für die gesamten Strecken der DB InfraGO AG, ob zum jeweiligen Stand noch Kapazitäten für weitere Verkehre vorhanden sind. Den Angaben in den Kapazitätskarten liegen die BKE, inklusive den ermittelten (Teil-)Ausfällen und Umleitungen sowie das geschätzte Verkehrsaufkommen zu Grunde.

- (12) Damit Baumaßnahmen von der DB InfraGO 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. Dies gilt analog auch für die BAE.

**Definition bekannte Vorhaben**

- (13) Im Rahmen der Konsultation informiert die DB InfraGO AG über den aktuellen Planungsstand. Es besteht die Möglichkeit der Stellungnahme, damit die Interessen der Stellungnahmeberechtigten berücksichtigt werden können.

**Definition Konsultation**

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

- Definition Abstimmung und Koordinierung** (14) „Abstimmung“ und „Koordinierung“ sind sinngleich und bedeuten den Versuch, etwas miteinander in Einklang zu bringen. 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 zweiten Konsultationsphase bei BKE mit Auswirkungen auf mehr als ein Netz Verwendung.
- Definition Erörterung** (15) Im Rahmen einer Erörterung sollen gemeinsam Kompromisse gefunden werden. Erörterungen finden als Gespräch zwischen der DB InfraGO AG und EIU statt.
- Flügelzüge** (16) 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.
- Baubedingte Anlageneinschränkung (BAE)** (17) BAE liegen vor, wenn in Folge baubedingter Infrastruktureinschränkungen aufgrund baubetrieblich angemeldeter Infrastrukturmaßnahmen
- mindestens Teile einer Serviceeinrichtung gesperrt, Rangierverbot besteht, nicht oder nur einseitig erreichbar ist oder sonstige Einschränkungen vorliegen, ohne dass eine Trasse umgeleitet, ausgefallen oder durch einen anderen Verkehrsträger ersetzt wurde oder auf ihrem ursprünglich geplanten Laufweg verändert werden musste, \*
  - mindestens ein Infrastrukturanschluss eines nationalen EIU nicht oder mit Einschränkungen bedienbar ist, ohne dass eine Trasse umgeleitet, ausgefallen oder durch einen anderen Verkehrsträger ersetzt wurde oder auf ihrem ursprünglich geplanten Laufweg verändert werden musste. \*
- Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)** (18) Ein EIU ist in diesem Regelwerk ein Kunde, welcher einen Infrastrukturanschluss an das Netz der DB InfraGO AG besitzt. Hierzu zählen auch Betreiber einer Serviceeinrichtungen sowie Betreiber der Schienenwege.

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

Übrige Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind ebenfalls EIU im Sinne dieser Richtlinie. Um sich über Baumaßnahmen der DB InfraGO AG informieren zu können, müssen sich diese für das entsprechende System über den jeweiligen Hauptanschießer einen lesenden Zugriff freischalten lassen. Stellungnahmen dieser übrigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen müssen über einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen (Hauptanschießer) mit direktem Anschluss an die Infrastruktur der DB InfraGO AG in das System eingespielt werden.

- \* (19) Eine Serviceeinrichtung im Sinne dieses Regelwerks sind
  - \* DB InfraGO AG eigene Abstellgleise, Ladegleise, Zuführungsgleise, Zugbildungsanlagen, Tankgleise etc. sowie
  - \* Zusatzausstattungen.

**Serviceeinrichtungen**
- (20) Kann in den in diesem Modul aufgeführten Konsultationen, Abstimmungen, Koordinierungen oder Erörterungen innerhalb der vorgesehenen Zeiträume keine Einigung erzielt werden, behält sich die DB InfraGO AG den Letztentscheid vor. Dieser Letztentscheid wird nachvollziehbar getroffen und dokumentiert.
 

**Letztentscheid**
- (21) Um Störungen im Zulauf der Baustellen abpuffern zu können, hält die DB InfraGO 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 vermarktet werden.
 

**Erholungsphasen**
- \* (22) Das vorliegende Regelwerk setzt Vorgaben des Anhangs VII zur ersten bis dritten Konsultationsphase (vgl. Abschnitte 5, 7 und 8), Austausch mit in-/wie ausländischen Nachbar-EIU (vgl. Abschnitt 15), Erarbeitung von Alternativen (vgl. Abschnitt 14) und der vorläufigen Zuweisung verbleibender Kapazität auf baubetroffenen Strecken (vgl. Abschnitte 5, 7, 18 und 19) sowie Ausnahmeregelungen bei der Anwendung von Fristen zur Konsultation von BKE (vgl. Abschnitt 10) um. Die übrigen in dieser Ril enthaltenen Regelungen entsprechen den bisher bekannten Vorgaben zur Kommunikation und Abstimmung von Baumaßnahmen (ggf. redaktionell angepasst). Diese beziehen sich weiter auf die bekannten Kategorien von A-bzw B-Maßnahmen.
 

**Hinweise zu Regelungsinhalten**

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

## 2 Definition und Ermittlung von baubedingten Kapazitätseinschränkungen (BKE)

### Baubedingte Kapazitätseinschränkung (BKE)

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

Maßgeblich bei der Kategorisierung einer BKE:

- Kapazitätsbeschränkung bezogen auf das geschätzte Verkehrsaufkommen pro Tag. Hierbei ist die höchste Kapazitätseinschränkung relevant, deren Schwellwerte an allen Tagen im Bauzeitraum überschritten werden;
- Anzahl aufeinanderfolgender Tage innerhalb einer Kapazitätsspanne und
- Auswirkungen auf ein oder mehr als ein Netz (vgl. Abschnitt 14).

Im Bauzeitraum kann der Anteil der Betroffenheit des geschätzten Verkehrsaufkommens variieren, da er unter Berücksichtigung der Restkapazität (z. B. Wechsel eingleisige Sperrung in Totalsperrung), der Abschnittslänge und dem geschätzten Verkehrsaufkommen (unterschiedlich an den einzelnen Wochentagen) ermittelt wird.

Die Definition der Kategorien von BKE findet sich im Anhang 10.

### Aufeinander folgende Tage

- (2) Ausschlaggebend für die Anzahl der aufeinanderfolgenden Tage ist – unabhängig von der Art der Baumaßnahme – die Höhe der Kapazitätseinschränkung auf einem definierten Streckenabschnitt zwischen zwei Knoten (Korridor), auf dem gebaut wird.

*Anmerkung: Eine wandernde Baumaßnahme innerhalb des verkehrlichen Korridors wird als eine einzige BKE betrachtet.*

### Prozentuale Kapazitätseinschränkung (Methodik)

- (3) Die DB InfraGO AG ermittelt zunächst auf Basis anerkannter eisenbahnbetriebswissenschaftlicher Untersuchungen die Nennleistung des betroffenen Streckenabschnitts. Die Angabe erfolgt in Anzahl der Züge in Summe beider Richtungen für den Tages- (05:00 – 21:00 Uhr) bzw. Nachtzeitraum (21:00 – 05:00 Uhr). Hierbei handelt es sich um die Anzahl von Zugfahrten, welche maximal unter einer betriebswirtschaftlich optimalen Betriebsqualität durchgeführt werden können.

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

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

- (4) Auf baubedingt eingleisigen Streckenabschnitten berechnet die DB InfraGO 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:

*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.

- (5) Bei Sperrungen von eingleisigen Strecken (Streckensperrungen) bzw. Totalsperrung von zweigleisigen Strecken über einen Zeitraum von 24 Stunden 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 InfraGO AG für die jeweilig tangierten Tages- und Nachtzeiträume die Anzahl baubedingt nicht durchführbarer Züge stundenscharf. Diese setzt die DB InfraGO AG anschließend zu dem geschätzten Verkehrsaufkommen pro betroffenen Tag ins Verhältnis.

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

**402.0305A09**

**Keine Berechnung**

**mehrere Strecken in der gleichen Relation**

**Betrachtungszeitraum und -art**

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

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

#### **Mögliche Auswirkungen von Baumaßnahmen**

- (1) Auf baubetroffenen Strecken können sich auf Grund von BKE 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 InfraGO AG Regelungsvorschläge auf Basis der in diesem Abschnitt beschriebenen Vorgehensweise.

#### **Grundsatz der Baumaßnahmenplanung der DB InfraGO AG**

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

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

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

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

- (3) Die DB InfraGO 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 nachfrage-schwachen Zeiträumen bzw. unter Deckung anderer Maßnahmen (sog. Schattenbaumaßnahmen),



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 9</b>

- Einarbeitung von Bauzuschlägen im Netzfahrplan,
- Koordinierung der netzweit gleichzeitig stattfindenden BKE 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) - unter Ausnutzung desselben Fahrplan-konzeptes - 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),
- 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),

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

- 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 InfraGO 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 InfraGO AG Regelungsvorschläge gemäß folgender grundsätzlicher Vorgehensweise:

1. Prüfung der Änderung der zeitlichen Lage der Verkehre

Die DB InfraGO 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.

2. Erarbeitung eines Regelungsvorschlages

Sofern die Vorgehensweise gemäß 1. zu keinem Erfolg führt, erarbeitet die DB InfraGO 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 InfraGO AG dabei insbesondere:

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

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 InfraGO 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 InfraGO AG prüft zunächst, inwiefern Teile des baubetroffenen Verkehrsaufkommens umleitungsfähig sind. In Abhängigkeit zum Vorhandensein geeigneter Umleitungsstrecken werden folgende Verkehre grundsätzlich als umleitungsfähig bewertet:

- Umleitung führt nicht zu einer Aufgabe von angemeldeten 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,

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

- 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 InfraGO AG, inwiefern eine Umleitung auch unter Aufgabe von Bedienungshalten, Anpassung der Zugcharakteristik etc. möglich ist. Die DB InfraGO 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 3. genannte Vorgabe nicht zu einem Erfolg, so prüft anschließend die DB InfraGO AG, inwiefern durch (Teil-)Ausfälle die baubetroffene Strecke auf das notwendige Maß entlastet werden kann. Zunächst prüft die DB InfraGO AG, inwiefern die entfallenen (Teil-)Leistungen durch alternative Verkehrsmittel oder andere Verkehrsträger ersetzt werden könnten.

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

#### 5. Iterative Vorgehensweise

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

Mit dem Ziel, die Auswirkungen der BKE auf die Belange der Stellungnahmeberechtigten auf ein geringstmögliches Maß zu reduzieren, können zur Berücksichtigung entstehender Wechselwirkungen die unter 2. - 4. genannten Schritte mehrmals hintereinander durchlaufen werden.

#### 6. Anliegen der Stellungnahmeberechtigten

Die Stellungnahmeberechtigten können sowohl zu der Baumaßnahmenplanung - bzw. den sich daraus ergebenden BKE - als auch zu den Regelungsvorschlägen der DB InfraGO AG eine Stellungnahme abgeben.

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

Die Stellungnahmeberechtigten können Einfluss auf die Ausgestaltung der Baumaßnahmenplanung nehmen, z.B. durch Vorschläge

**Stellungnahme  
zur Baumaßnahmenplanung**

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

Abhängig vom zeitlichen Abstand zur BKE kann die DB InfraGO AG auf diese Vorschläge ggf. nur eingeschränkt 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 (Kundenfreundliches Bauen) und Abschnitt 13 (Erarbeitung von Alternativen).

Die Stellungnahmeberechtigten können ebenfalls Einfluss auf die Ausgestaltung der Regelungsvorschläge nehmen, z.B. durch

**Stellungnahme  
zum Regelungsvorschlag**

- Hinweise auf zu bewältigende Reisendenzahlen / Transportmengen,
- Vorschläge bezüglich eines alternativen Umleitungslaufweges,
- Nutzung alternativer Verkehrsträger (z. B. Durchführung von SEV)
- zur Auflassung von Bedienungshalten
- weitere gewerbliche oder betriebliche Sachzwänge, soweit diese nicht aus unternehmerischen oder organisatorischen Entscheidungen des ZB bzw. EIU resultieren,
- Mitteilung von aktuellen Bedienkonzepten und möglichen Alternativen der Bedienung des Infrastrukturanschlusses,
- Mitteilung zum konkreten Abstellbedarf in Form von Zeitraum, Länge und Ausstattung bei der Anfrage von Ersatzgestellungen.

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

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

7. Abwägung der Anliegen der Stellungnahmeberechtigten

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

**Stellungnahmen zum aktuellen Planungsstand**

Hinsichtlich Stellungnahmen zur Anpassung des aktuellen Planungsstands prüft die DB InfraGO 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 InfraGO AG zunächst, inwiefern das bisherige Regelungskonzept angepasst werden muss. Sofern dies der Fall ist, überarbeitet die DB InfraGO AG das Regelungskonzept. Derartige Überarbeitungen können z. B. Änderungen der Anzahl der Züge pro Verkehrsart auf der betroffenen Strecke oder Nutzung anderer / weiterer Umleitungsstrecken beinhalten.

**Vorgehensweise auf Umleitungsstrecken**

- (5) Für BKE, welche keine Berücksichtigung im Netzfahrplan finden, wendet die DB InfraGO 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.

**Mögliche Auswirkungen von BKE auf SE/IA. Konsultation von BAE**

- (6) BKE können auch zu Nichtverfügbarkeiten bzw. Nichterreichbarkeiten von SE/IA führen und somit ebenfalls Auswirkungen auf diese Infrastrukturen entfalten. Die DB InfraGO AG konsultiert derartige Einschränkungen ebenfalls auf Basis der in dieser Richtlinie enthaltenen Regelungen. Gleiches gilt für die Konsultation von BAE.

\*  
\*  
\*

#### **4 Kundenfreundliches Bauen (KuBa)**

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) Zusatzbedarf „Kundenfreundliches Bauen bietet die Möglichkeit, die Auswirkungen von geplanten Baumaßnahmen mit Unterstützung von LuFV- Finanzmitteln zu verringern. Dazu kann der ZB gemäß des nachfolgend beschriebenen Verfahrens Änderungsvorschläge der DB InfraGO AG übermitteln.

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

Die Anwendung des Verfahrens kommt gemäß LuFV III in Frage, wenn

- Die Baumaßnahme in einem Teil des Bestandsnetzes geplant ist,
- Die vorhandene Nachfrage auf dem betroffenen Streckenabschnitt einen Schwellenwert erreicht (Netzbegrenzung),
- Durch die Baumaßnahme eine kapazitive Einschränkung auf den betroffenen Streckenabschnitten vorhanden ist (Wesentlichkeitsschwelle),
- Zur Minimierung der Auswirkungen ein bereits etabliertes KuBa-(Bau-)Verfahren angewendet wird.

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 erforderlich, so findet eine Kommunikation und Abstimmung über diese Baumaßnahmen und die vom ZB gewünschten Änderungen im Rahmen der einmal jährlich stattfindenden zentralen BIDs gemäß Abschnitt 1 Absatz 6 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 InfraGO AG hinsichtlich Realisierbarkeit gemäß den Kriterien der LuFV geprüft. Die DB InfraGO AG führt anschließend eine betriebstechnische Bewertung auf Integrierbarkeit in den baubetrieblichen Planungsrahmen und eine Beurteilung der erzielbaren Kapazitätseffekte durch. Aufgrund der Limitierung der LuFV-Mittel erfolgt darauf basierend anschließend ggf. eine Priorisierung nach erzielbarem Kapazitätseffekt und Mitteleinsatz.

Ergeben sich aus der Prüfung Anpassungen der BKE, so werden diese mit dem Ergebnis der Prüfung im Rahmen der betreffenden Konsultationsphase kommuniziert. Sofern eine Ablehnung eines Vorschlages notwendig ist, wird dies von der DB InfraGO AG begründet.

**Stellungnahme  
der ZB**

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

## 5 Erste Konsultationsphase – Bautaktplanung

- |                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| <b>Vorgehen</b>                     | <p>(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.</p> <p>Insbesondere durch einen überjährigen Bündelungseffekt soll die wiederkehrende Beeinflussung des Eisenbahnverkehrs bei wachsendem Bauvolumen reduziert werden.</p> <p>(2) Die DB InfraGO AG erarbeitet im Rahmen dieser Planungsphase eine überregional koordinierte Baukonzeption, die in den Folgephasen weiter ausdetailliert wird.</p> |
| <b>Bautakte</b>                     | <p>(3) In der Planungsphase Bautaktplanung werden zu erwartende Baubedarfe zeitlich und räumlich bestimmten Bereichen (Korridoren) zugeordnet (Bautakt).</p> <p>(4) Die Bautakte werden entsprechend der überwiegenden Sperrart, z.B. Totalsperrung (TSP) oder eingleisige Sperrung bei zweigleisigen Strecken (ESP), geplant. Sperrungen werden dabei in Kombinationen von Sperrarten an Werktagen oder Wochenenden, jeweils tagsüber oder nachts definiert.</p>   |
| <b>Umfang</b>                       | <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 Baubedarfe berücksichtigt, auch wenn deren Auswirkungen geringer als BKE der Kategorie 6 sind.</p>   |
| <b>Kommunikation von Bautakten</b>  | <p>(6) Über die Ergebnisse der Bautaktplanung informiert die DB InfraGO AG mit einem zeitlichen Vorlauf ab drei Jahren die ZB und EIU über eine elektronische Plattform mit der Möglichkeit zur Kommentierung gemäß Absatz (7) bis (9).</p>   |
| <b>Betrachtung von Alternativen</b> | <p>(7) Zum Zwecke der Erarbeitung von Alternativen für BKE der Kategorie 7 informiert die DB InfraGO AG die ZB für Baumaßnahmen ab 2026 erstmalig über die Ergebnisse der Bautaktplanung mit einem zeitlichen Vorlauf von 40 Monaten mittels einer elektronischen Plattform mit der Möglichkeit binnen 15 Arbeitstagen die DB InfraGO AG über gewünschte Alternativbetrachtungen zu informieren bzw. eine Stellungnahme abzugeben.</p> <p>Die Erarbeitung von Alternativen kann zu dieser Prozessphase noch bestmöglich berücksichtigt werden. Eine</p>   |



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

erneute Information geänderter oder neuer BKE der Kategorie 7 erfolgt mit einem zeitlichen Vorlauf von 33 Monaten. Die ZB erhalten die Möglichkeit zur Stellungnahme mit einer Frist von 10 Arbeitstagen.

Details zur Alternativenbetrachtung sind in Abschnitt 14 „Erarbeitung von Alternativen“ dargestellt

**402.0305  
Abschnitt 13**

- (8) Über die Ergebnisse der Bautaktplanung einschließlich ausgewählter Alternativen informiert die DB InfraGO AG mit einem zeitlichen Vorlauf von 28 Monaten vor Fahrplanwechsel mindestens über BKE der Kategorie 6, 7 und 8. Die ZB und nationalen EIU erhalten die Möglichkeit zur Stellungnahme mit einer Frist von 15 Arbeitstagen.

**Konsultation**

Über nachträgliche Änderungen informiert die DB InfraGO AG mit einem zeitlichen Vorlauf von 26 Monaten vor Fahrplanwechsel. Die ZB und nationalen EIU erhalten die Möglichkeit zur Stellungnahme mit einer Frist von 10 Arbeitstagen.

- (9) Über das vorläufige Ergebnis der ersten Konsultationsphase informiert die DB InfraGO AG mit einem zeitlichen Vorlauf von 24 Monaten vor Fahrplanwechsel. Alle eingegangenen Kommentierungen der ZB und nationalen EIU werden zusätzlich pseudonymisiert in Summe 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.

- (10) Im Rahmen der ersten Konsultationsphase ab Netzfahrplanperiode 2027 erstellt die DB InfraGO AG Kriterien für die Umleitung sowie die vorläufige Zuweisung der verbleibenden Kapazität für die einzelnen Arten von Schienenverkehrsdiensten auf baubedingt eingeschränkten Streckenabschnitten. Diese konkretisiert das Umlegungsergebnis der ersten Konsultationsphase und werden mindestens für alle BKE der Kategorie 8 erstellt. Sie beinhalten mindestens folgende Punkte:

**Erarbeitung von  
Umleitungskriterien und vorläufige Zuweisung der verbleibenden Kapazität**

- Umleitkriterien: Sie beschreiben, wie viele Trassen welcher Verkehrsart nicht durch einen baubedingt eingeschränkten Streckenabschnitt verkehren können. Die DB InfraGO AG kann eine Rangfolge festlegen, nach der Trassenanmeldungen zugewiesen werden, wenn die Nachfrage größer ist als die verbleibende Kapazität.
- Dienstleistungsartenmix: Er beschreibt die vorläufige Verteilung der verbleibenden Kapazität auf Zeitfenster

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

und die einzelnen Arten von Schienenverkehrsdiensten. Er unterscheidet die Verkehrsarten SPFV, SPNV und SGV.

Die Umleitfähigkeit beurteilt die DB InfraGO 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.

Nach Ende der Konsultation stellt die DB InfraGO AG die vorläufigen Dienstleistungsartenmixe inkl. Umleitungskriterien bereit.

## **6 Besonderes Zuweisungsverfahren bei baubedingt eingeschränkter Schienenwegkapazität bis einschließlich Netzfahrplanperiode 2026**

### **Grundsatz**

- (1) Die DB InfraGO AG wird die in diesem Abschnitt enthaltenen Regelungen bis einschließlich Netzfahrplanperiode 2026 anwenden.

Mit dem Ziel einer bestmöglichen Ausnutzung der verbleibenden Kapazität legt die DB InfraGO 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.

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

- (2) Die DB InfraGO AG erarbeitet zur bestmöglichen Ausnutzung der verbleibenden Kapazität Verkehrsartenmixe gemäß folgender Vorgehensweise:
1. Die DB InfraGO 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 InfraGO AG hinsichtlich einer bestmöglichen Ausnutzung der verbleibenden Kapazität (betriebliche / technische Erfordernisse) angepasst werden.

**Festlegung des Verkehrsartenmixes**

Bei der Erarbeitung des **Vorschlages für die Festlegung des Verkehrsartenmixes** berücksichtigt die DB InfraGO AG auch die Umleitungsfähigkeit der auf den baubetroffenen Abschnitten verkehrenden Verkehrsarten. Die Umleitungsfähigkeit beurteilt die DB InfraGO 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 InfraGO AG pro BKE verschiedene Verkehrsartenmixe vorschlagen (etwa für Tages- oder Nachtzeitraum, Haupt- oder

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

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 bzw. - soweit erforderlich - in der zweiten Konsultationsphase \*

ZB haben die Möglichkeit, eine Stellungnahme abzugeben und damit die Möglichkeit, unter Nennung verkehrsartenspezifischer Bedürfnisse alternative Lösungsszenarien vorzuschlagen. Die DB InfraGO AG prüft die Stellungnahmen und berücksichtigt diese im möglichen Umfang. Das Ergebnis wird in den jeweiligen Konsultationsphasen kommuniziert. Sofern die DB InfraGO AG einem Wunsch nach Anpassung einer Verkehrsart nicht nachkommen kann, begründet sie dies gegenüber den Zugangsberechtigten.

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

- (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 InfraGO 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

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

- zu bereits konsultierten BKE mit geringeren Auswirkungen als BKE der Kategorie 8 Verkehrsartenmixe erarbeitet werden sollen.

Neben BKE der Kategorie 8 wird die DB InfraGO 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.

- (6) Bei der Berücksichtigung von Baumaßnahmen für die Vorhaltung von GelV-Kapazitäten im Netzfahrplan wird unterschieden, ob für die relevante Baukapazitätseinschränkung im Netzfahrplan neben der Ausregelung im Netzfahrplan zusätzlich ein Verkehrsartenmix gebildet wird.
- (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 6 (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 GelV-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 GelV-Trassen beider Fahrtrichtungen einbezogen werden. Für den durch die Baukapazitätseinschränkung betroffenen Zeitraum wird durch das zeitanteilige Verhältnis der Anteil für die zu reservierende GelV-Trassen gebildet.  
  
Auf Basis des ermittelten Verhältnisses wird die verbleibende Kapazität zunächst rein mathematisch proportional mit summenerhaltender Rundung zugeschieden. Zusätzlich ist der Richtungsbezug der GelV-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

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

**Berücksichtigung Bau bei Verkehrsartenmix**

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

Kapazitäten (ohne die GelV-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.

(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.

**Berücksichtigung Bau ohne Verkehrsartenmix**

(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 der Überlappung der Sperrzeiten der BKE und den Tageszeitintervallen mit den zugehörigen GelV-Reservierungen im baufreien Zustand analog zur Berechnung im Abschnitt 5 (7) Ziffer 1.

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

- (10) Bei Zuweisung der Trassenkapazitäten im Rahmen des unterjährigen Kapazitätskonfliktmanagements werden die für den Gelegenheitsverkehr (GelV) im Netzfahrplan zu reservierenden Trassen im gleichen Umfang in den bildlichen Übersichten berücksichtigt wie übrige Züge.

**Berücksichtigung von Baumaßnahmen für die Vorhaltung von GelV-Kapazitäten unterjährig**

Bei der Trassenkonstruktion baubedingter Umleiter werden auf mittelbar betroffenen Strecken liegende GelV-Reserven berücksichtigt - es sei denn, dass sie zum Zeitpunkt der Trassenkonstruktion bereits freigegeben wurden.

- (11) Die folgende Tabelle fasst das Vorgehen bei Baumaßnahmen im Netzfahrplan und unterjährig zusammen:

GelV Reserve auf...	Netzfahrplan mit Verkehrsartmix	Netzfahrplan ohne Verkehrsartmix	Unterjähriger Fahrplan
...unmittelbar betroffener Strecke	Vorhaltekapazität wird zeitanteilig proportional auf Restkapazität angepasst	Werden proportional berücksichtigt. Für zu reservierende GelV Kapazitäten erfolgt keine Umleitung	GelV Reserven werden in gleichem Umfang proportional berücksichtigt wie übrige Züge. Es erfolgt keine Ausregelung
...mittelbar betroffener Strecke		GelV Reserven werden weiterhin berücksichtigt	GelV Reserven werden weiterhin berücksichtigt

Vorgehen bei Baumaßnahmen in Netzfahrplan und unterjährig ab 2025.

- (12) Die Vorschläge für Verkehrsartenmixe übersendet die DB InfraGO AG im Rahmen der Abstimmung der Planungsparameter. Über den aktuellen Stand der Vorschläge für die Festlegung der Verkehrsartenmixe informiert die DB InfraGO 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 InfraGO AG im Rahmen der abgestimmten Planungsparameter. Sofern die DB InfraGO AG einem Wunsch nach Anpassung einer Verkehrsart nicht

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

**Fixierung der Verkehrsartenmixe**

nachkommen kann, begründet sie dies gegenüber dem betreffenden Zugangsberechtigten

- (13) Für BKE, welche im Netzzahrplan gemäß § 44 Abs. 1 ERegG berücksichtigt werden, wendet die DB InfraGO AG ein besonderes Verfahren zur Festlegung und Zuweisung von Kapazitäten im Rahmen des Netzfahrplanerstellungs-procederes 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 InfraGO AG veröffentlicht die verbindlichen Verkehrsartenmixe. Sofern beabsichtigte Festlegungen von Verkehrsartenmixin von der Bundesnetzagentur abgelehnt wurden, erfolgt eine Überarbeitung durch die DB InfraGO 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 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 InfraGO 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 InfraGO AG als verbindliche Anpassungen der Verkehrsartenmixe bekannt gegeben.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 25</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 InfraGO 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 INB dient, kann die Abstimmung mit den ZB ebenfalls zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. In derartigen Fällen gibt die DB InfraGO 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.

(14) 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 Konstruktionsspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 INB 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 (14) 1. nicht zu einer Lösung, wendet die DB InfraGO AG Konstruktionsspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 INB von +/- 30 Minuten im Schienenpersonenverkehr und + / - 90 Minuten im Schienengüterverkehr an. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.
- \* 3. Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume nicht zu einem Erfolg, hält die DB

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

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

InfraGO AG Rücksprache mit den betroffenen ZB (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril. 402.0203 Abschnitt 6 (5)).

4. Führt die vereinfachte Koordinierung nicht zu einem Erfolg, so räumt die DB InfraGO AG den Zugtrassen innerhalb der eigenen Verkehrsart den Vorrang ein, welche das höchste Regelentgelt gemäß Ziffer 4.2.1.10 der INB innerhalb dieser Verkehrsarten erzielen. Ist eine Entscheidung auf dieser Basis nicht möglich, so erfolgt ein Höchstpreisverfahren gemäß § 52 Abs. 8 ERegG. i.V.m. Ziffer 4.2.1.11 der INB. \*

Ziffer 4.2.1.9 c), d) und e) ist entsprechend auch bei Kapazitätskonflikten anzuwenden, d.h. die betroffene Trassenanmeldung erhält im Kapazitätskonflikt keine verfügbare Kapazität und wird im Nachrückverfahren nicht berücksichtigt.

5. Bei den am Entscheidungsverfahren beteiligten Zugangsberechtigten fragt die DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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

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

anderer Verkehrsarten deren zuvor im Verkehrsartenmix festgelegte Kapazität, so prüft die DB InfraGO AG, inwiefern die nicht genutzte Kapazität für Trassenanmeldungen der bereits ausgeschöpften Kapazitätsarten genutzt werden kann. 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.

(15) 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 InfraGO AG wendet Konstruktionsspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 INB 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 InfraGO 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 InfraGO AG den Zugtrassen den Vorrang ein, welche das höchste Regelentgelt gemäß Ziffer 4.2.1.10 der INB erzielen. Ist eine Entscheidung auf dieser Basis nicht möglich, so erfolgt ein Höchstpreisverfahren gemäß § 52 Abs. 8 ERegG. i.V.m. Ziffer 4.2.1.11 der INB.

\*

\*

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 InfraGO AG die abweichenden Konstruktionsspielräume gemäß Ziffer 1 an. Führt dies nicht zu einem Ergebnis, so hält die DB InfraGO AG Rücksprache mit den betroffenen ZB (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril. 402.0203 Abschnitt 6 (5)) gemäß Ziffer

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

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

2. Führt die vereinfachte Koordinierung zu keiner einvernehmlichen Lösung erfolgt eine Ablehnung.

(16) 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 INB 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 InfraGO AG Konstruktionsspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 INB 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 InfraGO 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 InfraGO 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:

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

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

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 INB.

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 InfraGO AG Konstruktions-spielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 INB von +/- 30 Minuten im Schienenpersonenverkehr und +/- 90 Minuten im Schienengüterverkehr an. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller. Führt die Anwendung der Konstruktions-spielräume nicht zu einem Erfolg, hält die DB InfraGO 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 InfraGO AG mit den Konfliktpartnern ein Koordinierungsverfahren unter der Bedingung durch, dass Zugangsberechtigte, denen eine Zugtrasse im Rahmen der ersten Netzfahr-planerstellungphase 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 INB.

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

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

## 7 Zweite Konsultationsphase

- Betroffene BKE**
- (1) In der zweiten Konsultationsphase aktualisiert die DB InfraGO AG ihre Planungen auf Basis der Ergebnisse der ersten Konsultationsphase.
  - (2) In der zweiten Konsultationsphase betrachtet die DB InfraGO AG BKE der Kategorien 4 sowie 6-8. Die DB InfraGO AG kann auch BKE mit geringeren Auswirkungen berücksichtigen.

Im Falle von

- Veränderungen an bereits in der ersten Konsultationsphase konsultierten BKE, die sich durch den weiteren Planungsprozess ergeben haben (z. B. anderes Bauverfahren, anderer Zeitraum, Änderungen der Betroffenheiten am geschätzten Verkehrsaufkommen, zwischenzeitlich geänderte Planungsvorgaben). Hieraus und aus der Koordination (bei BKE mit Auswirkungen auf mehr als ein Netz) können sich auch zusätzliche BKE zur Realisierung der bereits in der ersten Konsultationsphase kommunizierten Vorhaben ergeben, welche dann in dieser Phase konsultiert werden,
- Veränderungen an bereits in der ersten Konsultationsphase konsultierten BKE, wenn diese sich nach Abschluss der ersten Konsultationsphase auf Wunsch von ZB ergeben haben und alle vsl. betroffenen ZB im Rahmen der Koordination (bei BKE mit Auswirkungen auf mehr als ein Netz) bzw. Konsultation in der zweiten Konsultationsphase zustimmen,
- BKE der Kategorie 4, sofern sich diese auf mehr als ein Netz auswirken,

wird die DB InfraGO AG auch diese konsultieren.

Zusätzlich wird die DB InfraGO AG ihr bereits bekannte BKE mit geringeren Auswirkungen als BKE der Kategorie 6 kommunizieren, sofern diese zu in der ersten Konsultationsphase konsultierten BKE in einem betrieblichen bzw. technischen Zusammenhang (z. B. erforderliche Vor- oder Nacharbeiten) stehen.

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

- \* (3) Spätestens 17,5 Monate vor Fahrplanwechsel konsultiert die DB InfraGO AG ZB und nationalen EIU. Diese haben 15 Arbeitstage Gelegenheit zur Stellungnahme. Das Ergebnis der Konsultation veröffentlicht die DB InfraGO AG bis 16 Monate vor Fahrplanwechsel. Alle eingegangenen Kommentierungen der ZB und nationalen EIU werden zusätzlich pseudonymisiert in Summe erneut über eine elektronische Plattform veröffentlicht. Sich im Vergleich zum vorläufigen Ergebnis der ersten Konsultationsphase ergebende Änderungen werden entsprechend markiert.
- \* (4) Ist in der zweiten Konsultationsphase eine Koordinierung für BKE erforderlich, die sich auf mehr als ein Netz auswirken, so können - soweit erforderlich - die ZB und EIU dazu eingeladen werden. Details dazu siehe Abschnitt 15 „Erörterung, Abstimmung und Koordinierung mit BdS (national und international),
- \* (5) Sofern sich in der Zwischenzeit weitere Konsultationsbedarfe ergeben haben, führt die DB InfraGO AG bis 13 Monate vor Fahrplanwechsel eine erneute Konsultation durch. Die ZB und nationalen EIU haben 10 Arbeitstage Zeit zur Stellungnahme. Über das Ergebnis der zweiten Konsultationsphase informiert die DB InfraGO AG bis 12 Monate vor Fahrplanwechsel. Alle eingegangenen Kommentierungen der ZB und der nationalen EIU werden zusätzlich pseudonymisiert in Summe erneut über eine in elektronischer Form veröffentlicht. Sich im Vergleich zum vorläufigen Ergebnis der ersten Konsultationsphase ergebende Änderungen werden entsprechend markiert.
- \* (6) Werden BKE im Netzfahrplan berücksichtigt, so werden die ZB und nationalen EIU darüber im Rahmen der Konsultation informiert.
- (7) Die DB InfraGO AG gibt auch Maßnahmen im Rahmen der Konsultationen bekannt, die keine Berücksichtigung in der Netzfahrplanerstellung finden.
- Hierbei handelt es sich um fixierte BKE, die bereits zum betreffenden Zeitpunkt (17,5 bzw. 13 Monate vor Fahrplanwechsel) bekannt sind, jedoch nicht die Kriterien zur Aufnahme von BKE im Netzfahrplan erfüllen.
- (8) Im Netzfahrplan können sowohl Einzelmaßnahmen als auch Maßnahmenbündel Berücksichtigung finden. Maßnahmenbündel werden berücksichtigt, wenn sie im Rahmen des Bündelungsprozesses gebildet wurden und eine fahrplantechnisch homogene Behandlung möglich ist.
- Konsultation bis 17,5 Monate vor Fahrplanwechsel**
- Koordinierung von BKE mit Auswirkungen auf mehr als ein Netz**
- Konsultation bis 13 Monate vor Fahrplanwechsel**
- Kommunikation von netzfahrplanrelevanten BKE Abstimmung weiterer Maßnahmen**
- Kriterien**

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

Darüber hinaus werden folgende BKE im Netzfahrplan berücksichtigt:

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

Bei BKE mit einer zeitlichen Dauer von mindestens sechs Wochen bis maximal zwei Monaten erfolgt eine Berücksichtigung im Netzfahrplan nur, wenn erhebliche und umfangreiche Auswirkungen auf das Gesamtnetz der DB InfraGO AG absehbar sind. Grundsätzlich werden BKE mit einer Bauzeit unter sechs 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.

- (9) Im Rahmen der zweiten Konsultationsphase aktualisiert die DB InfraGO AG die Kriterien für die Umleitung sowie die vorläufige Zuweisung der verbleibenden Kapazität für die einzelnen Arten von Schienenverkehrsdiensten auf baubedingt eingleisigen Streckenabschnitten, sofern erforderlich.
- Es gelten die allgemeinen Aktualisierungsanlässe der zweiten Konsultationsphase. Vorhandene Kriterien für die Umleitung sowie die vorläufige Zuweisung der verbleibenden Kapazität können geändert oder Kriterien für die Umleitung sowie die vorläufige Zuweisung der verbleibenden Kapazität neu erstellt werden.
  - Aktualisierungen bzw. Neuaufstellungen von Kriterien für die Umleitung sowie die vorläufige Zuweisung der verbleibenden Kapazität werden folgendermaßen konsultiert:
    - DB InfraGO AG veröffentlicht einen Entwurf spätestens zu x-13,5,
    - Die ZB können innerhalb von 3 Wochen Stellung nehmen



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

- DB InfraGO AG bezieht die Stellungnahmen in die Planung ein.

Nach Ende der Konsultation stellt die DB InfraGO AG die Dienstleistungsartenmixe inkl. Umleitungskriterien bereit. Die final veröffentlichten Umleitungskriterien wendet die DB InfraGO AG verbindlich im Rahmen der Netzfahrplanerstellung an.

## \* **8 Dritte Konsultationsphase**

- \* (1) Die DB InfraGO AG konsultiert ZB und nationale EIU im Rahmen der dritten Konsultationsphase über alle BKE 2, 3 und 5 sowie BAE mit einer Dauer von weniger als sieben Tagen, die ihr bis 6,5 Monate vor Fahrplanwechsel bekannt werden. Bis einschließlich Netzfahrplanperiode 2027 können in dieser Konsultation auch die aus den Konsultationsphasen 1 bzw. 2 behandelten BKE der Kategorien 4 und 6 enthalten sein, sofern diese keine Berücksichtigung im Netzfahrplan erfahren.

**Grundsatz**

- \* Aufgrund sich aus gesetzlichen Regelungen und planerischen Vorlaufzeiten ergebenden terminlichen Vorgaben muss die Koordination der BKE in dieser Konsultationsphase auf Basis des aus dem Netzfahrplan (n-2) prognostizierten Fahrplans erfolgen.

- \* (2) Die Konsultation erfolgt in zwei Schritten: die Konsultation zu Teil 1 der dritten Konsultationsphase (T1) umfasst alle o.g. BKE, welche im Zeitraum Fahrplanwechsel - 31.03. des Folgejahres beginnen; die Konsultation zu Teil 2 der dritten Konsultationsphase (T2) umfasst alle BKE, welche ab 01.04. bis zum Ende der betreffenden Netzfahrplanperiode beginnen.

**Zweigeteilte  
Konsultation**

- \* (3) Die DB InfraGO AG informiert die ZB sowie nationale EIU über BKE des Betrachtungszeitraums T1 bis spätestens 8,75 Monate vor Fahrplanwechsel. Es besteht die Möglichkeit zur Stellungnahme innerhalb von 15 Arbeitstagen. Die eingehenden Stellungnahmen bewertet und berücksichtigt die DB InfraGO AG zur Erstellung der ZvF für BKE dieses Betrachtungszeitraums gemäß Abschnitt 9 Abs. 6 ff.

**Konsultation zu  
T1**

- \* Das Ergebnis dieser Konsultation veröffentlicht die DB InfraGO AG bis 7,5 Monate vor Fahrplanwechsel als vorläufiges Endstück.

- \* (4) Die DB InfraGO AG informiert ZB sowie nationale EIU über BKE des Betrachtungszeitraums T2 bis spätestens 6,5 Monate vor Fahrplanwechsel. Es besteht die Möglichkeit zur Stellungnahme innerhalb von 20 Arbeitstagen. Das

**Konsultation zu  
T2**

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

Ergebnis dieser Konsultation veröffentlicht die DB InfraGO AG bis vier Monate vor Fahrplanwechsel. Gemeinsam mit dem vorläufigen Endstück als Ergebnis des Teil 1 der Konsultationsphase (T1) bildet die Veröffentlichung der Ergebnisse aus Teil 2 der Konsultationsphase (T2) das Endstück der Planungen der dritten Konsultationsphase. Im Rahmen der Veröffentlichung der Ergebnisse des Teils 2 der Konsultationsphase (T2) werden die Kapazitätsaussagen für alle in der dritten Konsultationsphase betrachteten BKE (ohne erneute Konsultation) auf Basis des zu diesem Zeitpunkt aktuellen Netzfahrplans aktualisiert \*

**Konsultation von BAE**

- (5) Die DB InfraGO AG konsultiert BAE mit einer Dauer von weniger als sieben Tagen analog zu den Fristen gemäß den Absätzen 3 und 4. \*

## 9 Baumaßnahmen des Kapazitätskonfliktmanagements

**Definition**

- (1) Unterjährig werden lediglich die Baumaßnahmen erstmalig abgestimmt,
- für die keine vollständige Ausregelung durch den Netzfahrplan erfolgte oder
  - die nicht im Rahmen der zweiten und dritten Konsultationsphase mit den ZB und EIU abgestimmt worden sind. \*

Unterjährige neue Maßnahmen, welche im Zeitraum der Erarbeitung des Kapazitätsplans noch nicht bekannt waren, werden ebenfalls kommuniziert und abgestimmt, hierbei handelt es sich um Maßnahmen der Kategorie BKE 1. \*

**Kriterien**

- (2) Die fahrplantechnische Bearbeitung von BKE erfolgt kontinuierlich im Rahmen des Kapazitätskonfliktmanagements, sofern mindestens eines der drei nachfolgenden Kriterien erfüllt ist:
- Ursächliche Baumaßnahme hat Auswirkungen auf Trassen bzw. Zugparameter;
  - Ursächliche Baumaßnahme schränkt Verfügbarkeit der Infrastruktur temporär ein bzw. Infrastruktur steht temporär nicht zur Verfügung;
  - BKE ist nicht vollständig im Netzfahrplan berücksichtigt oder ist bereits als KonzeptSchätzung (KS) zur unterjährigen Bearbeitung vorgesehen (siehe Abschnitt 10).

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

- (3) Die Abstimmung der BKE erfolgt in diesem Stadium mit ZB, deren Trassen durch die Auswirkungen einer BKE direkt tangiert werden.
- Die Planung und Abstimmung baubedingter fahrplantechnischer Regelungen im Kapazitätskonfliktmanagement 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.
- (4) 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 dienen u.a. als Grundlage zum Erarbeiten der Fahrplanmaßnahmen, die mittels ZvF kommuniziert werden.
- (5) 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.
- (6) Als A-Maßnahmen gelten Baumaßnahmen, bei denen
- Veröffentlichte Züge oder Verkehrshalte im Schienenpersonenverkehr (auch auf Teilstrecken)
  - ersatzlos (mind. ein Zug oder Verkehrshalt) oder
  - mit Ersatz (mind. elf Züge pro Tag)<sup>1</sup> ausfallen sollen.

**Abstimmung**

**Planungs- und Abstimmungsunterlagen**

**402.0305A03**

**Bildliche Übersichten**

**Beginn des Kapazitätskonfliktmanagement**

**Abstimmungsprozedere A-Maßnahmen**

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

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

- 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.

**Kommunikation  
402.0305A03**

- (7) 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 in der dritten Konsultationsphase mit den ZB konsultiert wurden. Zusätzlich werden auch bisher noch nicht kommunizierte Maßnahmen der Kategorie BKE 1, sowie verschobene A-Maßnahmen in dieser Form mit den ZB abgestimmt.

\*  
\*  
\*

**Stellungnahme  
der ZB/Nutzer/  
Betreiber**

- (8) Die ZB/Nutzer/Betreiber haben drei Wochen Zeit zur Stellungnahme. Hierauf kann die DB InfraGO 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!)

\*

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

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.

- (9) 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.

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 InfraGO AG für erforderliche Fahrplanregelungen die entsprechende Fahrplananordnung (Fplo, Anhang 5).

- (10) 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.

**402.0305A04,  
402.0305A05**

**Abstimmungs-  
procedere B-  
Maßnahmen**

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

<b>SE/IA betroffen</b>	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.	
<b>ZB-Ressourcenplanung</b>	(11) 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 InfraGO AG bei der Erarbeitung der Fplo nach Möglichkeit berücksichtigt.  Hierfür ist es erforderlich, dass die ZB ihre geänderte Ressourcenplanung spätestens fünf Wochen vor Baubeginn der DB InfraGO AG vorlegen.	*
<b>Nachträglicher Änderungsbedarf</b>	(12) 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 InfraGO AG resultieren. In diesen Fällen reagiert die DB InfraGO AG unverzüglich und führt zusätzliche Abstimmungen durch.	
<b>Kundenkommunikation</b>	(13) Um die ZB und EIU über das Baugeschehen zu informieren, hat die DB InfraGO AG die bereits beschriebenen Verfahren implementiert. Zusätzlich veröffentlicht die DB InfraGO AG im Internet - wöchentlich aktualisiert - sukzessive sämtliche BKE mit einem bis zu 3-monatigen Vorlauf. Mit dieser Veröffentlichung soll sichergestellt werden, dass ZB und EIU sich vor Bestellung von Gelegenheitsverkehren bzw. von DB InfraGO AG-eigenen Serviceeinrichtungen über das Baugeschehen informieren können.	* * *
	<b>10 Ausnahmen bei der Anwendung von Fristen zur Konsultation, Abstimmung und Koordinierung von BKE sowie Übergabe von ZvF/ÜB</b>	* * * * *
<b>Definition</b>	(1) Die DB InfraGO AG weicht von den in dieser Richtlinie beschriebenen Fristen zur Konsultation, Abstimmung und Koordinierung von BKE und BAE sowie Übergabe von ZvF/ÜB in folgenden Fällen ab:  - neue BKE und BAE, sofern die Zeitpunkte der Beschränkungen nicht der Kontrolle der DB InfraGO AG unterliegen (z.B. Maßnahmen Dritter, Maßnahmen aus kurzfristig aufgelegten	* * * * *

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

- \* Förderungmaßnahmen bzw. Investitionsprogrammen),
- \* - neue BKE und BAE, deren Konsultation in der ihrer BKE-Kategorie entsprechenden Konsultationsphase auf Grund der sich dadurch ergebenden späteren Realisierungszeiträume mit nicht zu vertretenden Nachteilen für Lebensdauer oder Zustand der Infrastruktur verbunden wären,
- \* - neue BKE und BAE, deren Konsultation in der ihrer BKE-Kategorie entsprechenden Konsultationsphase auf Grund der sich dadurch ergebenden späteren Realisierungszeiträume eine höhere Kostenwirksamkeit im Vergleich zu einer früheren Ausführung entfalten,
- \* - neue BKE und BAE, sofern diese als Schattenbaumaßnahmen geplant sind und somit keine zusätzlichen Auswirkungen auf das geschätzte Verkehrsaufkommen entfalten werden,
- \* - übrige neue BKE, sofern alle (vsl.) betroffenen ZB und EIU im Rahmen der Konsultation zustimmen. Die aus Kenntnis der DB InfraGO AG (vsl.) betroffenen ZB werden separat um Zustimmung gebeten.

\* Diese Ausnahmen gelten sinngemäß auch für Änderungen von bereits konsultierten/abgestimmten oder koordinierten BKE bzw. BAE.

- \* (2) Sofern keine Gefahr in Verzug ist, konsultiert die DB InfraGO AG die ZB und EIU zu den in Abs. 1 genannten BKE bzw. BAE. Sofern diese BKE bzw. BAE der DB InfraGO AG rechtzeitig bekannt sind, erfolgt deren Konsultation in den Fristen der für die betreffende Netzfahrplanperiode aktuellen Konsultationsphase bzw. im Kapazitätskonfliktmanagement (kontinuierlich).

\* Können bestehende Fristen nicht eingehalten werden, konsultiert die DB InfraGO AG die ZB und EIU umgehend. Diese haben einen Arbeitstag Zeit, um eine Stellungnahme abzugeben.

**Konsultation**

## **11 Baubedingte Fahrplanregelungen**

- \* (1) Baubedingte Fahrplanregelungen sind alle Maßnahmen, die fahrplanmäßige Auswirkungen von Baumaßnahmen auf betroffene Trassen regeln. Diese Fahrplanregelungen

**Definition**

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

erfolgen entweder im Netzfahrplan (Bauzuschläge, Berücksichtigung von Baumaßnahmen) oder im Rahmen des Kapazitätskonfliktmanagements (z.B. Umleitungen, Ausfall oder Verspätungen von Zügen). Abhängig von den Auswirkungen einer Baumaßnahme setzt die DB InfraGO AG mehrere Instrumente ein, um die ZB und nationalen EIU 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.

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.

**Neukonstruktion baubedingt verspäteter Züge**

- (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.

Eine Konstruktion erfolgt ebenfalls, wenn baubedingt verspätete Züge des Personenverkehrs auf eingleisigen



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

\* Strecken ohne Streckenblock oder ohne Zugbeeinflussung nach einem Abschnitt mit Schienenersatzverkehr verkehren. Dies gilt in analoger Weise auch für Schätzungen (KonzeptSchätzung und Angebots-/Zusatz-QS in Fällen, wenn der zu schätzende Zug unmittelbar nach Verlassen der Baustelle bzw. nach erfolgter Umleitung auf seinem Restlaufweg einen eingleisigen Streckenabschnitt ohne Streckenblock oder ohne Zugbeeinflussung durchfahren muss oder vor Plan verkehren soll.

Die DB InfraGO 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 (Angebots- und Zusatz-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 Vorplanfahrten im Rahmen einer QS abgestimmt werden. Die Vorplanfahrten werden anschließend gemäß Absatz (4) konstruiert.

**Vorplanabfahrt**

\* Die Erstellung einer QS ist sehr aufwändig und zeitintensiv. Daher können QS ausschließlich auf A-Maßnahmen angewendet werden. Die DB InfraGO AG hat darüber hinaus Kriterien für Baumaßnahmen festgelegt, für die eine QS in Betracht kommen kann (siehe hierzu Ausführungen zu Zusatz-QS und Angebots-QS):

**Kriterien**

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

- im Personenverkehr Verspätungen von mindestens 10 Minuten oder
- im Güterverkehr

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

- 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.

#### **Erstellung**

Die Erstellung einer QS erfolgt im Rahmen des Kapazitätskonfliktmanagements. 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 InfraGO AG.

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 InfraGO AG bietet für das Produkt der Marktsegmente „Express“ bzw. „Schnell“ im Güterverkehr die Erstellung einer QS an, wenn die betreffenden Züge durch eine

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

QS-Maßnahme tangiert sind und die relevanten Verspätungen von 15 Minuten („Express“) bzw. 30 Minuten („Schnell“) überschritten werden (Verfahren wie oben beschrieben).

Unterjährig können durch Kunden QS für eine Baumaßnahme bei der DB InfraGO AG beantragt werden. Die Entscheidung über deren Durchführung ist abhängig von drei Kriterien:

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

**Zusatz-QS**

Die DB InfraGO 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.

**Angebots-QS**

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.

Die DB InfraGO AG erstellt pro Fahrplanjahr mindestens 100 QS.

**QS-Anzahl**

- \* (6) Die KonzeptSchätzung (KS) ist ein Instrument des Kapazitätskonfliktmanagements (kontinuierlich). Sie wird für Baukorridore und Schwerpunktbaustellen angewandt, welche zusätzlich zu den Netzfahrplankorridoren eine frühere und hochwertigere fahrplantechnische Behandlung erhalten.
- \* Diese generieren sich aus den in der dritten Konsultationsphase durch die von der DB InfraGO AG ausgewählten netzbestimmenden Baumaßnahmen (NBM). NBM werden durch die Experten der DB InfraGO AG als solche identifiziert.
- \* Die Grobkonzepte für die NBM werden von der DB InfraGO AG deutlich früher im Rahmen der dritten Konsultationsphase erarbeitet und im Kapazitätskonfliktmanagement

**Konzept  
Schätzungen  
(KS)**

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

	(kontinuierlich) als KS behandelt; im Bedarfsfall erfolgen während der Erarbeitung der Konzepte zu Beginn der dritten Konsultationsphase bilaterale Abstimmungen mit betroffenen ZB hinsichtlich prioritärer Linien (SPV) und Verkehrsströme (SGV).	*
		*
		*
	Diese Grobkonzepte liefern bereits vor der unterjährigen Bearbeitung erste Aussagen über die zu erwartenden baubedingten Auswirkungen, wie beispielsweise Verspätungen, Umleitungen oder (Teil-)Ausfälle. Sie finden Berücksichtigung in der Erarbeitung eines Reihungsvorschlages der BKE in der dritten Konsultationsphase bzw. Eingang in die Kapazitätsangaben gemäß Abschnitt 1 Abs. 11.	*
		*
		*
<b>Erarbeitung</b>	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 KS wird im Rahmen der unterjährigen Behandlung der betreffenden Baumaßnahmen erstellt, die Erarbeitung und Abstimmung erfolgt analog dem Procedere A-Maßnahmen.	
	Ziel ist die Bereitstellung der kalendertagsbezogenen zugscharfen Fahrplandaten, um diese den ZB für die Planung und Kommunikation bereit zu stellen.	
	Inhaltlich basiert die 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, da sie auch Mehrfachbetroffenheit und Wechselwirkungen mit anderen BKE sowie im Ausnahmefall Anschlüsse etc. berücksichtigt.	*
		*
	Die Kommunikation der neuen Halte- und Fahrzeiten erfolgt 15 Wochen vor Baubeginn mit dem Übergabeblatt.	
<b>Flügelzüge</b>	(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>Qualifizierte Ankunftsprognose (QAP)</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	

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

Baumaßnahme oder Wiedererreichen des Regellaufwegs nach erfolgter Umleitung eine Fahrzeitverlängerung erhält.

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 InfraGO 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 InfraGO AG im Rahmen des Planungsphase Kapazitätskonfliktmanagement 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.

## **12 Trassenanmeldungen baubedingter zusätzlicher Leistungen**

- (1) Sind im Rahmen des Kapazitätskonfliktmanagement 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 InfraGO AG, Baufahrplan an.

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,
  - Drehfahrten,
  - Zu- und Abführungsfahrten zu einer anderen als der gewöhnlichen Abstell- oder Tankanlage,

**Verfahren**

**Anwendungsfälle**

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

- 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**

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 9 (9). \*

**Vordruck  
402.0305A08**

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

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

**Ausschluss**

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

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

**Entscheidung**

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

**Abstimmung Betriebsprogramm**

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

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

- (3) Das Betriebsprogramm nach Absatz (2) muss so rechtzeitig abgestimmt werden, dass die DB InfraGO AG auf dessen Basis die erforderlichen Fahrplankonstruktionen – insbesondere bei Baumaßnahmen mit Konzept- oder Qualifizierter Schätzung gemäß Abschnitt 11 - qualitätsgerecht durchführen kann.
- \* Es gelten für die Abstimmung des Betriebsprogramms daher folgende Fristen:
1. KS-Maßnahmen bis 18 Wochen vor Baubeginn,
  2. 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 InfraGO AG auf Basis des Betriebsprogramms nach (2).
- 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.
- Erstellzeitpunkt Betriebsprogramm**
- Umsetzung**
- 402.0305A06**
- ## 14 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 InfraGO AG zu prüfende Sachverhalte enthalten, z.B.:
- zeitliche Lage: betroffene Kalendertage (z.B. Ausschluss von Großveranstaltungen),
  - betroffene Streckenabschnitte (Länge): *Hinweis, wenn Züge 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.
- (2) Auf Basis dieser Angaben erstellt und bewertet die DB InfraGO AG alternative Kapazitätseinschränkungen
- Anfragen nach Alternativen**
- Erarbeitung von Alternativen**

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

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 InfraGO AG den anfragenden ZB mindestens folgende Informationen für jede Alternative bereit:

- die Dauer der BKE,
- die zu erwartenden ungefähr zu zahlenden Infrastrukturentgelte,
- die ungefähren Fahrzeiten,
- 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 InfraGO 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 InfraGO AG zwischen den alternativen BKE wählt.

Zu den, mit einem zeitlichen Vorlauf von 33 Monaten vor Fahrplanwechsel konsultierten BKE informiert die DB InfraGO 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 InfraGO AG zwischen den alternativen BKE wählt.

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

**15 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 InfraGO AG von Zugumleitungen, Stornierungen oder Ersatz durch andere



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 49</b>

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 InfraGO AG. In diesem Rahmen 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 InfraGO AG betroffen sind, fragt die DB InfraGO 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.

**Abstimmungs-  
ziele**

Die Koordination 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 InfraGO 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-/Koordination wird zwischen den Beteiligten festgelegt.

**Prozess-be-  
schreibung / Be-  
schreibung der  
Termine**

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

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

**Abstimmung,  
Erörterung und  
Koordination**

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 50</b>

- 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 Betreiber einer Serviceeinrichtung die Möglichkeit zur Teilnahme an entsprechenden Erörterungen. Die dazu erforderlichen Informationen werden von der DB InfraGO 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,  
b) 15 Monate vor Fahrplanwechsel - Beginn und Abschluss der Koordination von BKE 4 und 6.

**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.

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

**Beschreibung**

- (1) Für Strecken ohne geeignete alternative Laufwege kann die DB InfraGO 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

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

Zusammenstellung der vertrieblichen Folgen) und die Steuerungsphase.

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.

(2) Auf Stichstrecken kommt das Verfahren nicht zur Anwendung.

**Ausschluss**

(3) Die Steuerungsphase erfolgt nach folgenden Schritten:

**Steuerungsphase**

- Das Verfahren beginnt nach erfolgtem Versand der Fahrplananordnung an die Zugangsberechtigten und wird bis zum Ende der Baumaßnahme durchgeführt.
- Für die betreffende Strecke stellt die DB InfraGO 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.
- 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 INB beschriebenen Vorgaben.
- Die DB InfraGO 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 INB tätigen. Hierbei ist zu beachten, dass sich die Zuweisung durch die DB InfraGO

\*

\*

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 52</b>

AG nach der Reihenfolge des Eingangs der Trassenanmeldungen richtet.

- Für die Zuweisung der Trassen gelten ergänzend zu den Vorgaben aus 4.2.2.6.2 INB 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 InfraGO AG anzeigen. Die Teilnahme an dem Kooperationsverfahren stellt keine Reservierung von freiwerdenden 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 InfraGO AG.

**Aktuelle Anwendung**

- (5) Gemäß diesen Kriterien sieht die DB InfraGO 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 Einschränkungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 53</b>

## 17 Pilotverfahren ZvF-Stafette

- (1) Die DB InfraGO AG erprobt im Rahmen eines Piloten die verbesserte Information von ZB über auftretende baubedingte Mehrfachbetroffenheiten im Rahmen des Kapazitätskonfliktmanagements.

**Ziel und allgemeine Vorgehensweise**

Sofern nicht bereits KS erstellt werden oder eine entsprechende Berücksichtigung im Netzfahrplan erfolgt, berücksichtigt die DB InfraGO AG im Rahmen dieses Piloten bei der Erarbeitung von Regelungen im Kapazitätskonfliktmanagement ggf. auftretende Mehrfachbetroffenheiten (auf Grund von mehreren, gleichzeitig wirkenden Baumaßnahmen) auf den Laufweg eines Zuges. Dies erfordert, dass für Baumaßnahmen mit einer Dauer von mehr als einer Woche die DB InfraGO AG die Regelungsvorschläge wochenweise per ZvF kommuniziert und abstimmt. Ergeben sich nach erfolgter Abstimmung im Nachgang noch Notwendigkeiten zu einer weiteren Anpassung auf Grund von B-Maßnahmen, so führt diese die DB InfraGO AG im Rahmen der entsprechenden Kommunikation und Abstimmung entsprechend durch.

- (2) Der Pilot ist beschränkt auf BKE, welche auf den in Anlage 402.0305A12 genannten Korridoren im Rahmen des Kapazitätskonfliktmanagements von der DB InfraGO AG kommuniziert und abgestimmt werden.

- \* (3) Abweichend von den Regelungen in Abschnitt 9 Abs. 7 und 8 dieser Richtlinie wird die DB InfraGO AG für BKE auf den Korridoren die ZvF-Entwürfe, ZvF-Endstücke, Übergabeblätter und Fplo zu den jeweils bestehenden Fristen vor Beginn der Betroffenheit des ersten Zuges für den Zeitraum einer Bauwoche (Mittwoch bis Dienstag) übergeben.

**Vorgehen bei A-Maßnahmen**

- (4) Abweichend von den Regelungen in Abschnitt 9 Abs. 9 dieser Richtlinie wird die DB InfraGO AG für BKE auf den Korridoren die ZvF, Übergabeblätter und Fplo zu den jeweils bestehenden Fristen vor Beginn der Betroffenheit des ersten Zuges für den Zeitraum einer Bauwoche (Mittwoch bis Dienstag) übergeben.

- \* (5) Abweichend von den Regelungen in Abschnitt 11 Abs. 5 dieser Richtlinie wird die DB InfraGO AG die Erstellung von QS en für betreffende BKE auf den Korridoren zu den jeweils bestehenden Fristen vor Beginn der Betroffenheit des ersten Zuges für den Zeitraum einer Bauwoche (Mittwoch bis Dienstag) erarbeiten.

**Vorgehen bei QS-Maßnahmen**

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305</b> <b>Seite 54</b>

Angebots QS'en übergibt die DB InfraGO AG mit dem Entwurf der ZvF vor Beginn der Betroffenheit des ersten Zuges für den Zeitraum einer Bauwoche (Mittwoch bis Dienstag). Die Zustimmung durch die betroffenen ZB muss für diese Bauwoche entsprechend den Fristenregelungen in Abschnitt 11 Abs. 5 erfolgen. \*

**Vorgehen bei KS-Maßnahmen**

- (6) Abweichend von den Regelungen in Abschnitt 11 Abs. 6 dieser Richtlinie wird die DB InfraGO AG für als KS zu behandelnde BKE auf den Korridoren die neuen Halte- und Fahrzeiten zu den bestehenden Fristen vor Beginn der Betroffenheit des ersten Zuges für den Zeitraum einer Bauwoche (Mittwoch bis Dienstag) im Übergabeblatt kommunizieren. \*

**Vorgehen bei QAP**

- (7) Abweichend von den Regelungen in Abschnitt 11 Abs. 8 dieser Richtlinie wird die DB InfraGO AG keine QAP für BKE auf den Korridoren erstellen. \*

**Vorgehen bei Trassenanmeldungen baubedingter zusätzlicher Leistungen**

- (8) Abweichend von den Regelungen in Abschnitt 12 Abs. 1 dieser Richtlinie melden ZB für BKE auf den Korridoren baubedingte zusätzliche Leistungen zu den bestehenden Fristen vor Beginn der Betroffenheit des ersten Zuges für den Zeitraum einer Bauwoche (Mittwoch bis Dienstag) an. \*

**Vorgehen bei Abstimmung von SEV**

- (9) Abweichend von den Regelungen in Abschnitt 13 Abs. 3 dieser Richtlinie enden die Fristen zur Abstimmung von SEV für BKE auf den Korridoren für KS-Maßnahmen, Angebots-/Zusatz-QS-Maßnahmen, A-Maßnahmen und sonstige Maßnahmen vor Beginn der Betroffenheit des ersten Zuges für den Zeitraum einer Bauwoche (Mittwoch bis Dienstag) zu den jeweiligen Terminen. \*  
\*  
\*

**Weitere Hinweise**

- (10) Die ZvF'en enthalten auch eine Angabe zu der geplanten Gesamtdauer der Baumaßnahme. Bei Baumaßnahmen mit einer Dauer von mehr als einer Woche besteht für die ZB die Möglichkeit, im Rahmen der Stellungnahmefristen zu A- und B-Maßnahmen die wöchentlich eingehenden ZvF-Entwürfe zu vergleichen und die DB InfraGO AG über bevorzugte Regelungswünsche für den gesamten Bauzeitraum zu informieren.

Die DB InfraGO AG behält sich im Rahmen des Pilotfortschritts vor, den Beginn und das Ende der Bauwoche nach Rücksprache mit den betroffenen ZB anzupassen.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 55</b>

## **18 Besonderes Zuweisungsverfahren bei baubedingt eingeschränkter Schienenwegkapazität ab Netzfahrplanperiode 2027**

(1) Sofern mehr Anträge auf Schienenwegkapazität im Rahmen der Netzfahrplanerstellung gestellt werden, als für die betreffende Dienstleistungsart im Dienstleistungsartenmix festgelegt ist, erfolgt die Zuweisung der Schienenwegkapazität abweichend von § 52 ERegG gemäß folgendem Verfahren:

1. Alle Anmeldungen, die nicht den in den Kriterien für die Umleitung sowie die vorläufige Zuweisung der verbleibenden Kapazität für die einzelnen Arten von Schienenverkehrsdiensten auf baubedingt eingeschränkten Streckenabschnitten enthaltenen Bedingungen genügen, erhalten 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 INB von +/- 60 Minuten im Schienenpersonenverkehr und +/- 120 Minuten im Schienengüterverkehr zur Anwendung. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.
- \* 2. Führt die Vorgehensweise nach 1. nicht zu einer Lösung, wendet Die DB InfraGO AG Konstruktionsspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 INB von +/- 30 Minuten im Schienenpersonenverkehr und +/- 90 Minuten im Schienengüterverkehr an. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.
- \* 3. Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume nicht zu einem Erfolg, hält die DB InfraGO AG Rücksprache mit den betroffenen ZB (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril. 402.0203 Abschnitt 6 (5)).
- \* 4. Führt die vereinfachte Koordinierung nicht zu einem Erfolg, so räumt die DB InfraGO AG den Zugtrassen innerhalb der eigenen Dienstleistungsart Vorrang gemäß Rangfolge (Umleitkriterien) ein.
- \*
- \*

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 56</b>

5. Ist eine Entscheidung auf dieser Basis nicht möglich, so räumt die DB InfraGO AG den Zugtrassen den Vorrang ein, welche das höchste Regelentgelt innerhalb der gleichrangigen Zugtrassen erzielen.

6. Ist eine Entscheidung auf dieser Basis nicht möglich, so erfolgt ein Höchstpreisverfahren gemäß § 52 Abs. 8 ERegG.

Ziffer 4.2.1.9 c), d) und e) ist entsprechend auch bei Kapazitätskonflikten anzuwenden, d.h. die betroffene Trassenanmeldung erhält im Kapazitätskonflikt keine verfügbare Kapazität und wird im Nachrückverfahren nicht berücksichtigt

7. Bei den am Entscheidungsverfahren beteiligten Zugangsberechtigten fragt die DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG innerhalb von zwei Arbeitstagen durchführen. Legt der Zugangsberechtigte die Anmeldung nicht entsprechend den Anforderungen innerhalb der zwei Arbeitstage an, gilt dies als Verzicht auf die Abgabe eines Teilangebotes für diesen Trassenteil.

(2) Können gemäß des oben beschriebenen Verfahrens Kapazitäten von Dienstleistungsarten nicht vollständig ausgeschöpft werden und übersteigt die Anzahl der Anmeldungen anderer Dienstleistungsarten deren zuvor im Dienstleistungsartenmix festgelegte Kapazität, so prüft die DB InfraGO AG, inwiefern die nicht genutzte Kapazität für Trassenanmeldungen der bereits ausgeschöpften



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 57</b>

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

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

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

- \* 1. Die DB InfraGO AG wendet Konstruktionsspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 INB 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 InfraGO AG Rücksprache mit den betroffenen ZB (vereinfachte Koordination, vgl. Ril 402.0203 Abschnitt 6 (5)).
- 3. Führt die vereinfachte Koordination nach Ziffer 2 nicht zu einem Erfolg, so räumt die DB InfraGO 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 InfraGO AG die abweichenden Konstruktionsspielräume gemäß Ziffer 1 an. Führt dies nicht zu einem Ergebnis, so hält die DB InfraGO AG Rücksprache mit den betroffenen ZB (vereinfachte Koordination, vgl. Ril. 402.0203 Abschnitt 6 (5)) gemäß Ziffer 2. Führt die vereinfachte Koordination zu keiner einvernehmlichen Lösung erfolgt eine Ablehnung.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 58</b>

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

1. Zuweisung von Kapazitäten innerhalb der eigenen Dienstleistungsart

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

Alle Anmeldungen, die nicht den in den Kriterien für die Umleitung sowie die vorläufige Zuweisung der verbleibenden Kapazität für die einzelnen Arten von Schienenverkehrsdiensten auf baubedingt eingleisigen Streckenabschnitten enthaltenen Bedingungen genügen, erhalten 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 INB von +/- 60 Minuten im Schienenpersonenverkehr und +/- 120 Minuten im Schienengüterverkehr zur Anwendung. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller. \*

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 59</b>

\* Für Anmeldungen, die den in den Kriterien für die Umleitung sowie die vorläufige Zuweisung der verbleibenden Kapazität für die einzelnen Arten von Schienenverkehrsdiensten auf baubedingt eingleisigen Streckenabschnitten enthaltenen Bedingungen genügen, wendet Die DB InfraGO AG Konstruktionsspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 INB 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 InfraGO 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 InfraGO AG mit den Konfliktpartnern ein vereinfachtes Koordinierungsverfahren durch, dass ZB, denen eine Zugtrasse im Rahmen der ersten Netzfahrplanerstellungphase 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.

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 INB.

2. Bestehen nach Anwendung von Ziffer 1 weiterhin freie Kapazitäten in den Dienstleistungsarten, so können diese für Anmeldungen anderer Dienstleistungsarten genutzt werden, deren Kapazität bereits ausgeschöpft ist. Die Vergabe richtet sich ebenfalls nach dem Zeitpunkt der Anmeldungen. Hierbei wendet die DB InfraGO AG Konstruktionsspielräume abweichend von

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305</b> <b>Seite 60</b>

Ziffer 4.2.1.6 INB 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 InfraGO 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 InfraGO AG mit den Konfliktpartnern ein Koordinierungsverfahren unter der Bedingung durch, dass Zugangsberechtigte, denen eine Zugtrasse im Rahmen der ersten Netzfahrplanerstellungsphase 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 INB.

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

## **19 Kapazitätsreserve für den Gelegenheitsverkehr bei baubedingt eingeschränkter Schienenwegkapazität ab Netzfahrplanperiode 2027**

- (1) Bei der Berücksichtigung von Baumaßnahmen für die Vorkhaltung von GelV-Kapazitäten wird gemäß nachfolgender Tabelle unterschieden:

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 61</b>

GelV-Kapa-Reserve auf ...	Netzfahrplan mit Dienstleistungsartenmix	Netzfahrplan ohne Dienstleistungsartenmix	Kapazitätskonfliktmanagement (kontinuierlich)
... unmittelbar betroffener Strecke ...	... wird zeitanteilig und richtungsbezogen proportional zur Restkapazität in den Dienstleistungsartenmix eingearbeitet.	... wird proportional zur Restkapazität berücksichtigt. Entfallende GelV-Kapa-Reserve-Fahrlagen werden nicht umgeleitet.	... wird proportional zur Restkapazität berücksichtigt (in gleichem Umfang wie übrige Züge). GelV-Kapa-Reserve-Fahrlagen werden nicht ausgegeregelt.
... mittelbar betroffener Strecke ...		... wird weiterhin berücksichtigt.	... wird weiterhin berücksichtigt.

(2) Für den Netzfahrplan mit Dienstleistungsartenmix gilt:

1. Die GelV-Kapa-Reserve wird zeitanteilig und richtungsbezogen proportional zur Restkapazität angepasst und in den Dienstleistungsartenmix eingearbeitet. Bezugsgröße ist die Anzahl und die jeweilige zeitliche Lage der auf der betroffenen Strecke für den baufreien Zustand vorzuhaltenden GelV-Trassen für die Netzfahrplanperiode n-1 im jeweiligen Zeitintervall Nacht bzw. Tag. Da Dienstleistungsartenmixe in der Regel richtungsunabhängig gebildet werden, müssen hier auch die GelV-Trassen beider Fahrtrichtungen einbezogen werden. Für den durch die Baukapazitätseinschränkung betroffenen Zeitraum wird durch das zeitanteilige Verhältnis der Anteil für die zu reservierenden GelV-Trassen gebildet. Auf Basis des ermittelten Verhältnisses wird die verbleibende

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 62</b>

Kapazität zunächst rein mathematisch proportional mit summenerhaltender Rundung zugeschieden. Zusätzlich ist der Richtungsbezug der GelV-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 Dienstleistungsarten vorgenommen.
3. Die im Dienstleistungsartenmix für den kurzfristigen Gelegenheitsverkehr vorgesehenen Kapazitäten werden in der vorläufigen Zuweisung der verbleibenden Kapazität gesondert ausgewiesen und im Verfahren der zweiten Konsultationsphase gemäß Abschnitt 7, insbesondere auch Abschnitt 7 Absatz (9) konsultiert.
4. Entfallende GelV-Kapa-Reserve-Fahrlagen werden nicht umgeleitet.
5. 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 Dienstleistungsartenmix gebildet wird, bleibt diese vorzuhaltende Kapazität ohne Einschränkung erhalten und wird im zugehörigen Tages- oder Nachtzeitraum auf die nach Dienstleistungsartenmix vorgesehene GelV-Kapazitäten angerechnet. Liegt eine Fahrlage auf der betroffenen Strecke innerhalb des Zeitintervalls, für das ein Dienstleistungsartenmix gebildet wird, und ist die nach Verkehrsartenmix vorgesehene GelV-Kapazitäten noch nicht erreicht, wird diese entsprechend berücksichtigt, bis die nach Dienstleistungsartenmix nach kaufmännischer Rundung zu berücksichtigende Menge erreicht ist.

- (3) Für den Netzfahrplan ohne Dienstleistungsartenmix gilt auf unmittelbar betroffenen Strecken:

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

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren</b>	<b>402.0305 Seite 63</b>

Regeln der proportionalen zeitlichen Berücksichtigung zwischen der Überlappung der Sperrzeiten der BKE und den Tageszeitintervallen mit den zugehörigen GeV-Reservierungen im baufreien Zustand analog zur Berechnung mit Dienstleistungsartenmix (siehe Absatz (2) Ziffer 1).

- (4) Für den Netzfahrplan ohne Dienstleistungsartenmix gilt auf mittelbar betroffenen Strecken:

Auf mittelbar betroffenen Strecken (Umleitungsstrecken) werden die vorzuhaltenden GeV Reserven weiterhin berücksichtigt.

- (5) Für das Kapazitätskonfliktmanagement (kontinuierlich) gilt:

Die für den Gelegenheitsverkehr (GeV) im Netzfahrplan zu reservierenden Trassen werden im gleichen Umfang in den bildlichen Übersichten berücksichtigt wie übrige Züge.

Bei der Trassenkonstruktion baubedingter Umleiter werden auf mittelbar betroffenen Strecken liegende GeV-Reserven berücksichtigt - es sei denn, dass sie zum Zeitpunkt der Trassenkonstruktion bereits freigegeben wurden.

