

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 1

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

**Frühzeitige
Kommunikation
von BKE**

- (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. Die DB InfraGO AG informiert ebenfalls über die Einschränkungen der Verfügbarkeit von Serviceeinrichtungen (SE) und Infrastrukturan-schlüssen (IA). Diese werden zusammen mit den verursachenden BKEs oder, wenn keine Trassenbetroffenheit vorliegt, als baubedingte Anlageneinschränkungen (BAEn) konsultiert. Einschränkungen an Infrastrukturan-schlüssen, die durch BKEs oder BAEn bedingt sind, beziehen sich immer auf die Anschlusseinrichtungen des jeweiligen Infrastrukturanschlussvertrags.

Infrastruktur-an-schlüsse, Ser-viceeinrichtungen

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

- * Hinsichtlich der Ausweisung von Gleiskapazitäten zur Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen (Logistikgleise für den Eigenbedarf) gilt Abschnitt 7.3.1.6.1.9 der Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB). Zugangsberechtigte (ZB) haben im Rahmen der dreiwöchigen Marktkonsultation die Möglichkeit der Stellungnahme, Vorgesehen ist hierfür das überregionale Postfach „Eigenbedarf-Zentrale@deutschebahn.com“.

- (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)

Bau- und Infor-mationsdialoge (BID) Fragen

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 2

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“.

- Regionale BID** (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 Termin informiert. Ergänzende Unterlagen stellt die DB InfraGO AG elektronisch bereit.

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.

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305
	Seite 4

Die Angabe der Kapazität auf ggf. möglichen Umleitungsstrecken erfolgt durch Bereitstellung von Kapazitätskarten bzw. anderen Darstellungsformaten. 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. *

Definition bekannte Vorhaben

- (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 Konsultation

- (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 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) Baubedingte Anlageneinschränkungen (BAE) liegen vor, wenn aufgrund baubetrieblich angemeldeter Infrastrukturmaßnahmen
- mindestens eine Serviceeinrichtung gesperrt werden muss, *
 - diese nicht, einseitig oder nur eingeschränkt erreichbar ist oder ein Rangierverbot besteht, *

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 5

- * - mindestens ein Infrastrukturanschluss nicht
- * oder nur eingeschränkt erreichbar oder bedien-
- * bar ist.

* BAE werden in zwei Kategorien unterschieden. Die Katego-

* rie A bezieht sich auf Einschränkungen von sieben und mehr

* Tagen. Die Kategorie B bezieht sich auf Einschränkungen

* von weniger als sieben Tagen.

- (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.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)

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

- * Logistikgleise oder auch Eigenbedarf, sind Gleise in Serviceeinrichtungen, die für die Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen benötigt werden (z.B. für Abstellung von
- * Baufahrzeugen oder Lagerung von Baumaterial).

- (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

Dämpfung von Verspätungsübertragungen

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 6

Erholungsphasen

Regelfall max. 10 Minuten, auf als überlastet erklärten Schienenwegen max. 12 Minuten) bemisst.

Erholungsphasen werden in Bildlichen Übersichten besonders ausgewiesen und dürfen nicht als Restkapazität vermarktet werden.

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.

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 7

- (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.

Prozentuale Kapazitäts-einschränkung (Methodik)

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:

Berechnung der prozentualen Kapazitätseinschränkung bei baubedingten Eingleisigkeiten auf zweigleisigen Strecken

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.

402.0305A09

- (5) Bei Sperrungen von eingleisigen Strecken (Streckensperrungen) bzw. Totalsperrung von zweigleisigen Strecken über einen Zeitraum von 24 Stunden beträgt die

Keine Berechnung

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 8

prozentuale Betroffenheit für den Zeitraum der Sperrung 100%. In diesen Fällen erfolgt keine Berechnung.

mehrere Strecken in der gleichen Relation

- (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.

Betrachtungszeitraum und -art

- (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.

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

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 9

„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.

- (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),
- 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 Fahrplankonzeptes - 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).

Reduktion baubedingter Kapazitätseinschränkungen auf ein möglichst geringes Maß

Die Baumaßnahmenplanung ist jedoch auch von anderen Faktoren abhängig, welche den Anliegen der Stellungnah-

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 10

meberechtigten 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),
- 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:

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 11

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:

- 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

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 12

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,
- Sofern die Fahrzeit bei Führung eines Zuges durch die Baustelle (z.B. durch notwendige Abstellung 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 Zügen an, sofern keine geeigneten Umleitungsstrecken zur Verfügung

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 13

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.

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

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

Abhängig vom zeitlichen Abstand zur BKE kann die DB InfraGO AG auf diese Vorschläge ggf. nur eingeschränkt reagieren. Dies ist z. B. dann der Fall, wenn

**Stellungnahme
zur Baumaßnahmenplanung**

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 14

Stellungnahme zum Regelungs- vorschlag

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

- Hinweise auf zu bewältigende Reisenden-
zahlen / 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 unter-
nehmerischen oder organisatorischen Ent-
scheidungen 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.

7. Abwägung der Anliegen der Stellungnahme- berechtigten

Die DB InfraGO AG prüft stets, inwiefern eingegan-
gene Stellungnahmen im bestmöglichen Umfang und
im Rahmen eines Gesamtkonzeptes (Wechselwirkung
zu anderen Stellungnehmenden) berücksichtigt wer-
den können.

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 15

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 aktuellen Planungsstand

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 baubetroffenen Strecke oder Nutzung anderer / weiterer Umleitungsstrecken beinhalten.

Stellungnahmen zum Regelungsvorschlag

- (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 Umleitungsverkehre notwendig sein sollte.

Vorgehensweise auf Umleitungsstrecken

- * (6) Sofern zusammen mit den BKE n SE / IA Einschränkungen vorliegen oder wenn keine Trassenbetroffenheit besteht, berücksichtigt die DB InfraGO AG die Stellungnahmen der Stellungnahmeberechtigten zu diesen Einschränkungen in analoger Weise in den Konsultationsphasen 2 bis 4.

Mögliche Auswirkungen von BKE auf SE/IA. 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.

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

- Die Baumaßnahme in einem Teil des Bestandsnetzes geplant ist,

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 16

- 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.

Stellungnahme der ZB

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.

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 17

5 Erste Konsultationsphase – Bautaktplanung

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

Vorgehen

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

- (2) Die DB InfraGO AG erarbeitet im Rahmen dieser Planungsphase eine überregional koordinierte Baukonzeption, die in den Folgephasen weiter ausdetailliert wird.

- (3) In der Planungsphase Bautaktplanung werden zu erwartende Baubedarfe zeitlich und räumlich bestimmten Bereichen (Korridoren) zugeordnet (Bautakt).

Bautakte

- (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.

- (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.

Umfang

- (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).

Kommunikation von Bautakten

- (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 25 Arbeitstagen die DB InfraGO AG über

Betrachtung von Alternativen

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 18

gewünschte Alternativbetrachtungen zu informieren bzw. eine Stellungnahme abzugeben.

Die Erarbeitung von Alternativen kann zu dieser Prozessphase noch bestmöglich berücksichtigt werden. Eine 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.

402.0305 Abschnitt 13

Konsultation

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

- (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.

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.

Vorläufiges Ergebnis

- (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.

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

a) Erarbeitung von Umleitzkrite- rien und vorläu- fige Zuweisung der verbleiben- den Kapazität

- (10) Im Rahmen der ersten Konsultationsphase ab Netzfahrplanperiode 2027 erarbeitet die DB InfraGO AG für alle BKE der Kategorie 8 Umleitzkriterien für die Umleitung sowie die vorläufige Zuweisung der verbleibenden Kapazität für die einzelnen Arten von Schienenverkehrsdiensten auf baubedingt eingeschränkten Streckenabschnitten.

Die Erarbeitung der Umleitzkriterien wird nachfolgend in lit b) beschrieben. Unmittelbar mit den Umleitzkriterien hängen die Dienstleistungsartenmixe und Nutzungsvorgaben

*
*

*
*
*

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 19

* bzw. Vorrangkriterien zusammen und deren Erarbeitung
* wird in lit c) beschrieben.

* Umleitkriterien beschreiben, welche Verkehrsart oder Seg-
* mente einer Verkehrsart nicht durch einen baubedingt ein-
* geschränkten Streckenabschnitt verkehren können.

**b) Erarbeitung
von Umleit-
kriterien**

* Die Umleitfähigkeit beurteilt die DB InfraGO AG ins-beson-
* dere nach den folgenden Bewertungskriterien:

- * - Abgleich technischer Parameter der Züge und
* der Strecke,
- * - Nutzungsmöglichkeit alternativer Verkehrsträ-
* ger,
- * - Anpassung / Optimierung der Zugcharakteristik,
- * - Paarigkeit der Verkehre,
- * - Zugangsmöglichkeit zu (angrenzender) Infra-
* struktur,
- * - Fahrgastaufkommen,
- * - Haltekonzepte,
- * - Bedienungsbedürfnisse (z.B. Kraftwerksversor-
* gung, Bedienung von Gleisanschlüssen, Liefer-
* ketten),
- * - gewerbliche oder betriebliche Sachzwänge, so-
* weit diese nicht aus unternehmerischen oder or-
* ganisatorischen Entscheidungen des ZB resul-
* tieren.

* Die infrastrukturellen technischen Parameter, die Zu-
* gangsmöglichkeit zu (angrenzender) Infrastruktur und die
* Bedienungsbedürfnisse sind dabei die leiten-den/vorrangi-
* gen Bewertungskriterien für die Umleitfähigkeit.

* Mit dem Ziel einer bestmöglichen Ausnutzung der verblei-
* benden Kapazität legt die DB InfraGO AG nach Konsultation
* der Zugangsberechtigten die Anzahl von Kapazitäten pro
* Verkehrsart – und ggf. weiteren Segmenten innerhalb einer
* Verkehrsart - fest, welche maximal auf der baubedingt ein-
* geschränkten Infrastruktur verkehren können (Dienstleis-
* tungsartenmix).

**c) Erarbeitung
von Dienstleis-
tungsartenmixen**

* Die DB InfraGO AG erarbeitet Dienstleistungsartenmixe ge-
* mäß folgender Vorgehensweise:

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 20

1. Die DB InfraGO AG ermittelt zunächst die auf Grund der vorgesehenen BKE verbleibende Kapazität und die Verteilung der Verkehrsarten SPFV, SPNV und SGV (und ggf. Segmente) auf Basis der zu erwartenden Verkehrsmenge. *
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. Die DB InfraGO AG prüft, ob der mathematische Übertrag nach 2. einer bestmöglichen Ausnutzung der verbleibenden Kapazität unter Einbeziehung der oben genannten Umleitkriterien entspricht. Soweit dies nicht der Fall ist, passt sie die pro Verkehrsart (und Segment) verbleibende Kapazität an. *

Soweit dies zur bestmöglichen Ausnutzung der verbleibenden Kapazität notwendig ist, schlägt die DB InfraGO AG pro BKE verschiedene DL-Mixe – erforderlichenfalls innerhalb einer Verkehrsart weiter segmentiert – vor, etwa für Tages- oder Nachtzeitraum, Haupt- oder Nebenverkehrszeit bzw. für bestimmte Segmente innerhalb der Verkehrsart SGV. Die Angabe der Kapazität für eine Verkehrsart erfolgt pro Stunde und in Summe beider Richtungen.

Soweit dies zur Optimierung der nutzbaren Kapazität erforderlich ist, legt die DB InfraGO AG – basierend auf den o.g. Umleitkriterien – individuelle Nutzungsvorgaben und Vorrangkriterien als Bestandteil des jeweiligen DL-Mixes fest, nach der Trassenanmeldungen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung zugewiesen werden, wenn die Nachfrage auf dem baubedingt eingeschränkten Abschnitt größer ist als die dort verbleibende Kapazität.

d) Konsultation

Die Konsultation der von der DB InfraGO AG erarbeiteten Umleitkriterien, Dienstleistungsartenmixe, Nutzungsvorgaben und Vorrangkriterien erfolgt spätestens 25 Monate vor Fahrplanwechsel mittels einer elektronischen Plattform mit der Möglichkeit zur Stellungnahme durch Zugangsberechtigte innerhalb von zehn Arbeitstagen. Im Rahmen dieser Konsultation wird von der DB InfraGO geprüft und abgewogen, welche von den Zugangsberechtigten gewünschten *

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 21

* Anpassungen oder Ergänzungen für alle Verkehrsarten oder
 * einzelne Segmente von Verkehrsarten umsetzbar sind. Bis
 * 24 Monate vor Fahrplanwechsel werden die konsultierten
 * und ggf. angepassten Umleitzkriterien, Dienstleistungsarten-
 * mixe, Nutzungsvorgaben und Vorrangkriterien erneut ver-
 * öffentlicht.

* Für die BKE werden dargestellt:

- * - die zur Bemessung des Dienstleistungsartenmi-
 * xes unterstellte Kapazitätsverteilung der Strecke
 * ohne BKE,
- * - die Ergebnisse der mathematischen Verteilung
 * der Restkapazitäten auf Grund der BKE sowie
- * - Vorschläge für die Festlegung der ggf. Verschie-
 * denen Dienstleistungsartenmixe,
- * - die angewandten Umleitzkriterien sowie deren
 * Begründung,
- * - ggf. Nutzungsvorgaben und Vorrangkriterien so-
 * wie Erläuterungen ihrer Notwendigkeit.

* Der Dienstleistungsartenmix bildet die Grundlage für das
 * spätere Zuweisungsverfahren im Rahmen der Netzfahrpla-
 * nerstellung (siehe hierzu Abschnitte 18 und 19).

6 Zweite Konsultationsphase

- (1) In der zweiten Konsultationsphase aktualisiert die DB In-
 fraGO AG ihre Planungen auf Basis der Ergebnisse der ers-
 ten Konsultationsphase.
- (2) In der zweiten Konsultationsphase betrachtet die DB In-
 fraGO AG BKE der Kategorien 4 sowie 6-8. Die DB InfraGO
 AG kann auch BKE mit geringeren Auswirkungen berück-
 sichtigen.

Betroffene BKE

Im Falle von

- Veränderungen an bereits in der ersten Konsul-
 tationsphase konsultierten BKE, die sich durch
 den weiteren Planungsprozess ergeben haben
 (z. B. anderes Bauverfahren, anderer Zeitraum,
 Änderungen der Betroffenheiten am geschätz-
 ten Verkehrsaufkommen, zwischenzeitlich geän-
 derte Planungsvorgaben). Hieraus und aus der
 Koordination (bei BKE mit Auswirkungen auf

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 22

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.

Konsultation bis 17,5 Monate vor Fahrplanwechsel

- (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.

Koordinierung von BKE mit Auswirkungen auf mehr als ein Netz

- (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),

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 23

- (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.

Konsultation bis 13 Monate vor Fahrplanwechsel

- (6) Werden BKE im Netzfahrplan berücksichtigt, so werden die ZB und nationalen EIU darüber im Rahmen der Konsultation informiert.

Kommunikation von netzfahrplanrelevanten BKE Abstimmung weiterer Maßnahmen

- (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 fahrplan-technisch homogene Behandlung möglich ist.

Kriterien

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

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 24

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 Umleitzkriterien 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 Umleitzkriterien sowie die vorläufige Zuweisung der verbleibenden Kapazität können geändert oder Umleitzkriterien für die Umleitung sowie die vorläufige Zuweisung der verbleibenden Kapazität neu erstellt werden.
- Aktualisierungen bzw. Neuaufstellungen von Umleitzkriterien sowie die vorläufige Zuweisung der verbleibenden Kapazität werden folgendermaßen konsultiert:
 - DB InfraGO AG veröffentlicht einen Entwurf spätestens bis 13,5 Monate vor Fahrplanwechsel über eine elektronische Plattform,
 - Die ZB können innerhalb von 10 Arbeitstagen Stellung nehmen
 - DB InfraGO AG bezieht die Stellungnahmen in die Planung ein.

*

*

*

*

*

*

Nach Ende der Konsultation stellt die DB InfraGO AG die Dienstleistungsartenmixe inkl. Umleitzkriterien bis spätestens 12 Monate vor Fahrplanwechsel über eine elektronische Plattform bereit. Die final veröffentlichten Dienstleistungsartenmixe und Umleitzkriterien wendet die DB InfraGO AG verbindlich im Rahmen der Netzfahrplanerstellung an.

BAE

- (10) Ebenfalls werden in der zweiten Konsultationsphase erstmalig BAE n der Kategorie A konsultiert. Diese BAE n werden parallel zu den für die zweite Konsultationsphase

*

*

*

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 25

- * relevanten BKE veröffentlicht. ZB und nationale EIU haben
- * hier ebenfalls die Möglichkeit zur Stellungnahme in den gleichen Fristen wie für die BKE.
- *

7 Dritte Konsultationsphase

- (1) Die DB InfraGO AG konsultiert ZB und nationale EIU im Rahmen der dritten Konsultationsphase über alle BKE 2, 3 und 5, 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 und unter Berücksichtigung der Ergebnisse der zweiten Konsultationsphase 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.

- (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 Ergebnis dieser Konsultation veröffentlicht die DB InfraGO AG bis vier Monate vor Fahrplanwechsel. Gemeinsam mit dem

**Konsultation zu
T2**

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305
	Seite 26

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) Ebenfalls werden in der dritten Konsultationsphase auch BAEn der Kategorie B konsultiert. Diese BAEn werden parallel zu den für die dritte Konsultationsphase relevanten BKE veröffentlicht. ZB und nationale EIU haben hier ebenfalls die Möglichkeit zur Stellungnahme in den gleichen Fristen wie für die BKE.

8 Vierte Konsultationsphase

Grundsatz

- (1) In der vierten Konsultationsphase stimmt die DB InfraGO AG baubedingte Anpassungen von Trassen ab (vorrangig Fälle, in denen mindestens eine Trasse ganz oder teilweise storniert, umgeleitet oder durch einen anderen Verkehrsträger ersetzt wird), welche für die im Rahmen der dritten Konsultationsphase behandelten BKE notwendig werden.

Zusätzlich konsultiert die DB InfraGO AG in dieser Phase BKE 1 mit betroffenen ZB und nationalen EIU.

Angaben zu den in dieser Konsultationsphase zu behandelnden BKE selbst sowie die Grobplanungsergebnisse (GPE) und Feinplanungsergebnisse (FPE) stellt die DB InfraGO AG in der vierten Konsultationsphase ausschließlich in einem elektronischen Portal den betreffenden Stellungnahmeberechtigten bereit.

Bereitstellung FPE für BKE der zweiten und dritten Konsultationsphase für Trassen aus NEP II

- (2) Die DB InfraGO AG stellt für BKE aus der zweiten und dritten Konsultationsphase das FPE für Trassen mit Verkehrsträgern zwischen dem Fahrplanwechsel und 24. Januar, welche zur zweiten Netzfahrplanerstellungphase angemeldet wurden, bis acht Wochen (SPV) bzw. fünf Wochen (SGV) vor Beginn innerhalb der betroffenen Bauwoche (= Zeitraum von Montag (05:00 Uhr) bis Montag (04:59 Uhr) zur Verfügung. Die DB InfraGO AG strebt an, FPE des SGV bis acht Wochen, spätestens jedoch fünf Wochen vor Beginn der betroffenen Bauwoche zur Verfügung zu stellen.

*
*
*
*
*
*
*
*
*

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 27

- (3) Für Trassen mit Verkehrstagen zwischen 25. Januar und 12. April, welche zur zweiten Netzfahrplanerstellungsphase angemeldet wurden und BKE der zweiten und dritten Konsultationsphase tangieren, übergibt die DB InfraGO AG ein GPE bis 15 Wochen vor Beginn der betroffenen Bauwoche. Die ZB haben drei Wochen Zeit für eine Stellungnahme. Das FPE erstellt die DB InfraGO AG anschließend gemäß den o.g. Fristen.

- (4) Für BKE, die in der zweiten und dritten Konsultationsphase behandelt wurden und bis 28. bzw. 29. Februar des aktuellen Fahrplanjahres beginnen, stellt die DB InfraGO AG den betroffenen ZB ein GPE bis spätestens 15 Wochen vor Beginn der betroffenen Bauwoche zur Verfügung (Ausnahmen siehe Abs. 2). Die ZB haben drei Wochen Zeit für eine Stellungnahme. Diese kann sich ausschließlich auf die Inhalte des GPE beziehen, da die zugrunde liegende BKE zum Versandzeitpunkt des GPE bereits konsultiert wurde.

**Bereitstellung
FPE für BKE der
zweiten und
dritten Konsul-
tationsphase aus
NEP I**

Für BKE, die in der zweiten und dritten Konsultationsphase behandelt wurden und ab 01. März der jeweiligen Netzfahrplanperiode beginnen, übersendet die DB InfraGO AG den betroffenen ZB ein GPE bis spätestens 24 Wochen vor Beginn der betroffenen Bauwoche (Ausnahmen siehe Abs. 2). Die ZB haben drei Wochen Zeit für eine Stellungnahme. Diese kann sich ausschließlich auf die Inhalte des GPE beziehen, da die zugrunde liegende BKE zum Versandzeitpunkt des GPE bereits konsultiert wurde. Die DB InfraGO AG übermittelt für BKE der Kategorien 2-8 bis 15 Wochen vor Beginn der betroffenen Bauwoche den betroffenen ZB ein Grobplanungsergebnis nach Stellungnahme (GPE nS). Die ZB können die Inhalte des GPS nS zur Kenntnis nehmen oder die in Aussicht gestellten Anpassungen der Trassen annehmen oder ablehnen. Die ZB haben eine Woche Zeit zur Annahme bzw. Ablehnung des GPE nS. Die aktive Annahme bedeutet, dass der ZB keine Einwände zu beabsichtigten Anpassungen hat. Die aktive Ablehnung der beabsichtigten Anpassung löst eine Netzausgelöste Stornierung (NAS) aus und führt zum Ausfall der baubetroffenen Trasse.

Das FPE stellt die DB InfraGO AG anschließend den betroffenen ZB bis acht Wochen bzw. fünf Wochen (SGV) vor Beginn der betroffenen Bauwoche zur Verfügung. Die DB InfraGO AG strebt an, FPE des SGV ebenfalls bis acht Wochen, spätestens jedoch fünf Wochen vor Baubeginn innerhalb der betroffenen Bauwoche zur Verfügung zu stellen.

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305
	Seite 28

Konsultation BKE 1 für NEP I

- (5) Die Konsultation von BKE der Kategorie 1, die bis 28. bzw. 29. Februar der jeweiligen Netzfahrplanperiode beginnen, erfolgt bis spätestens 15 Wochen vor Beginn der betroffenen Bauwoche mit den betroffenen EIU sowie den ZB. Die DB InfraGO AG übersendet den betroffenen ZB hierzu ein GPE. Es besteht die Möglichkeit zur Stellungnahme – sowohl zu den BKE selbst als auch zu den GPE – innerhalb von drei Wochen.

Die Konsultation von BKE der Kategorie 1, die ab 01. März der jeweiligen Netzfahrplanperiode beginnen, erfolgt bis spätestens 24 Wochen vor Beginn der betroffenen Bauwoche mit den EIU sowie den ZB. Die DB InfraGO AG übersendet den betroffenen ZB hierzu ein GPE. Es besteht die Möglichkeit zur Stellungnahme – sowohl zu den BKE selbst als auch zu den GPE – innerhalb von drei Wochen.

Das FPE stellt die DB InfraGO AG anschließend den betroffenen ZB bis acht Wochen (SPV) bzw. fünf Wochen (SGV) vor Durchführung der Zugfahrt innerhalb der betroffenen Bauwoche zur Verfügung. Die DB InfraGO AG strebt an, FPE des SGV bis acht Wochen vor Durchführung der Zugfahrt innerhalb der betroffenen Bauwoche zur Verfügung zu stellen.

Fplo und NAÄ

- (6) Nach Versand des FPE stellt die DB InfraGO AG erforderliche Fplo bis drei Wochen vor Beginn der Betroffenheit des ersten Zuges der betroffenen Bauwoche zur Verfügung. Zeitgleich mit der Bereitstellung des FPE löst die DB InfraGO AG eine entsprechende netzausgelöste Änderung (NAÄ) aus. ZB haben die Möglichkeit, innerhalb von drei Arbeitstagen, die angepassten Trassen kostenfrei zu stornieren. Die Stornierung der angepassten Trassen führt auch gleichzeitig zur Dekonstruktion der Trasse im betroffenen Bauzeitraum.

Muster GPE/FPE und Fplo

- (7) In Anhang 3 zu dieser Richtlinie sind die Inhalte eines GPE/FPE beschrieben sowie als Anhang 5 das Muster einer Fplo beigefügt.

ZB-Ressourcen- planung

- (8) Sofern die Fahrplanregelungen Auswirkungen auf die Ressourcenplanung von ZB haben, werden diese durch die DB InfraGO AG bei der Erarbeitung des FPE mit berücksichtigt. Hierfür ist es erforderlich, dass die ZB ihre geänderte Ressourcenplanung in Form einer betriebsstellenbezogenen Wendeliste bei

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 29

- * - beginnenden/ endenden Zügen
- * - stärkenden/ schwächenden Zügen
- * mit der Stellungnahme zum GPE der DB InfraGO AG vorlegen. Die Ressourcenplanung ist an die im jeweiligen GPE hinterlegte Mail-Adresse zu senden. Dies hat zu erfolgen mit Angaben zu gewünschten
- * - Bahnsteigwenden
- * - Stärken
- * - Schwächen
- * - Rangierfahrten in Abstellung oder
- * - Bereitstellung des Zuges aus der Abstellung mittels Rangierfahrten
- * Eine informative Übermittlung der geplanten Leerzugfahrten für diese Bauzustände kann in der Wendeliste vorgesehen werden. Das weitere Vorgehen zu diesen Fahrten ist im Abschnitt 11 beschrieben.

- (9) Wird bei der Konstruktion festgestellt, dass für veröffentlichte Regel- und/oder Bedarfshalte nicht alle nach der Trassenanmeldung mit Reisenden besetzten Wagen an den Bahnsteig gelangen können, muss für die betroffene Stelle im Feinplanungsergebnis (FPE) darauf hingewiesen werden. Die DB InfraGO AG ergänzt im NAÄ an der entsprechenden Betriebsstelle „Bahnsteignutzlänge nicht ausreichend“ sowie die sich aus der Konstruktion ergebenden Gleisnummer. Das EVU ist danach zu entsprechenden Sicherungsmaßnahmen gemäß EBO verpflichtet. Zu beachten ist, dass es sich bei dieser Angabe der Gleisnummer um einen Planungsstand handelt und sich die Gleisnummer im Nachgang ändern kann.

Angaben zu nutzbaren Bahnsteiglängen

- (10) 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.

Kundenkommunikation

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 30

SE/IA betroffen

- (11) Maßnahmen, die SE / IA betreffen und durch eine BKE der Kategorie 1 verursacht werden, werden 29 Wochen vor Baubeginn zusammen mit der BKE veröffentlicht. Die ZB und nationale EIU haben dann anschließend drei Wochen Zeit zur Stellungnahme auf die SE / IA Betroffenheiten.

Sollte es unterjährig zu BAEn kommen, werden diese spätestens 12 Wochen vor Baubeginn veröffentlicht. ZB und nationale EIU haben dann ebenfalls drei Wochen Zeit zur Stellungnahme.

Besonderheiten bei IH Containern

- (12) Instandhaltungscontainer (IH) dienen dazu, das Baugeschehen für Instandhaltungsmaßnahmen zu bündeln. Die Einschränkungen werden entsprechend ihrer BKE-Kategorisierung in einer früheren Konsultationsphase veröffentlicht. Da der konkrete Bedarf innerhalb der Container zum Zeitpunkt der Veröffentlichung noch nicht feststeht, werden die SE mit der notwendigen umfassenden Einschränkungsart veröffentlicht.

Korrektur FPE bzw. NAÄ bei groben Fehlern

- (13) Ein grober Fehler liegt vor, wenn die im FPE bzw. in der NAÄ enthaltenen Angaben objektiv geeignet sind, die sichere oder betrieblich zulässige Durchführung einer Zugfahrt zu beeinträchtigen. In diesen Fällen ist ein korrigiertes FPE bzw. eine korrigierte NAÄ erneut an alle betroffenen Empfänger zu versenden. Hierzu zählen insbesondere fehlerhafte oder fehlende Angaben zu:

- Fahrzeug- oder Zuggattungseigenschaften mit betrieblicher Relevanz (z. B. Traktionsart, Fahrzeugprofil, Fahrzeugabmessungen, Achslasten),
- Infrastruktur- und Kompatibilitätsmerkmalen (z. B. Bahnsteighöhen, Lichtraumprofile, Stromsysteme, außergewöhnliche Transporte),
- streckenbezogenen Restriktionen und Nutzungsbedingungen gemäß INB/TNB (z. B. Tunnelbegegnungsverbote, Streckenausschlüsse, Geschwindigkeitsbeschränkungen, zulässige Fahrzeugkategorien),
- sonstigen Angaben, deren Unrichtigkeit zu einer Gefährdung von Personen oder Anlagen oder einer unzulässigen Infrastrukturbenutzung führen können.

Zeitliche Inkonsistenzen sowie reine Schreib-, oder Darstellungsfehler ohne Einfluss auf Sicherheit oder zulässigen

*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 32

9 Ausnahmen bei der Anwendung von Fristen zur Konsultation, Abstimmung und Koordinierung von BKE sowie Übergabe von GPE/FPE

Definition

- (1) Die DB InfraGO AG weicht von den in dieser Richtlinie beschriebenen Fristen zur Konsultation, Abstimmung und Koordinierung von BKE sowie Übergabe von GPE/FPE in folgenden Fällen ab:

- neue BKE und BAE, sofern diese für die Wiederherstellung eines sicheren Zugbetriebs erforderlich ist, *
- neue BKE und BAE, sofern die Zeitpunkte der Beschränkungen nicht der Kontrolle der DB InfraGO AG unterliegen (z.B. Maßnahmen Dritter), *
- 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, sofern die Einhaltung der Fristen nicht kostenwirksam wäre,
- 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.

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 33

- * (2) Die DB InfraGO AG weicht auch bei unterjährig notwendigen Infrastrukturmaßnahmen, die zu einer BAE führen, von den in Abschnitt 8 genannten Fristen ab, sofern ein in Abs. 1 genanntes Kriterium vorliegt. **BAE**
- * (3) Sofern keine Gefahr in Verzug ist, konsultiert die DB InfraGO AG die ZB und EIU zu den in Abs. 1 genannten BKE. **Konsultation**
- * Sofern diese BKE der DB InfraGO AG im Rahmen der ersten bis dritten Konsultationsphase rechtzeitig bekannt sind, erfolgt deren Konsultation in den Fristen der für die betreffende Netzfahrplanperiode aktuellen Konsultationsphase.
- * Im Rahmen der vierten KP findet die Konsultation umgehend statt.
- * Können bestehende Fristen nicht eingehalten werden – etwa, weil die BKE auf einer kurzfristig erforderlichen Baumaßnahme beruht – so konsultiert die DB InfraGO AG die ZB und EIU umgehend. Diese haben einen Arbeitstag Zeit, um eine Stellungnahme abzugeben.

10 Baubedingte Fahrplanregelungen

- * (1) Baubedingte Fahrplanregelungen sind alle Maßnahmen, die fahrplanmäßige Auswirkungen von Baumaßnahmen auf betroffene Trassen regeln. Diese Fahrplanregelungen erfolgen entweder im Netzfahrplan (Bauzuschläge, Berücksichtigung von Baumaßnahmen) oder im Rahmen der vierten Konsultationsphase (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. **Definition**
- * (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. **Ausregelung im Netzfahrplan**
- (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 **Grundentlastung**

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 34

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 ver- späteter 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 Strecken ohne Streckenblock oder ohne Zugbeeinflussung nach einem Abschnitt mit Schienenersatzverkehr verkehren.

Netzbestimmende Maßnahme

- (5) Für netzbestimmende Maßnahmen (NBM) gelten in der vierten Konsultationsphase besondere Regelungen. Sie werden für Baukorridore und Schwerpunktbaustellen angewandt, welche zusätzlich zur Netzfahrplanbehandlung eine hochwertigere fahrplantechnische Behandlung erhalten. Diese generieren sich aus den in der dritten und vierten Konsultationsphase durch die von der DB InfraGO AG ausgewählten Baumaßnahmen. 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 in der 4. KP ausgeregelt. Dabei werden Vorplanabfahrten und Umleitungen konstruiert und

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 35

Mehrfachbetroffenheiten berücksichtigt. 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.

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.

Erarbeitung

- * Die Erarbeitung der Auswirkungen wird im Rahmen der unterjährigen Behandlung der betreffenden Baumaßnahmen erstellt, die Erarbeitung und Abstimmung erfolgt analog dem Procedere der GPE/FPE-Erstellung.

- * (6) Für netzbestimmende Maßnahmen können Flügelzüge im Rahmen der Stellungnahme auf das GPE angegeben werden. Auf Basis der Stellungnahme wird eine Ausregelung erfolgen. Die DB InfraGO AG berücksichtigt bei der Erarbeitung von Regelungen in der vierten Konsultationsphase auftretende Mehrfachbetroffenheiten (auf Grund von mehreren, gleichzeitig wirkenden BKE) auf dem Laufweg eines Zuges.

GPE/FPE

- * Hierbei wird eine Reihenfolge der Regelungen über den Laufweg den ZB zur Verfügung gestellt. Sofern ein Zug von mehreren BKE 'en betroffen ist, wird diese Mehrfachbetroffenheit berücksichtigt.

- * Auch bei Einfachbetroffenheiten erfolgt dementsprechend eine Reihenfolge der Informationen über die voraussichtlichen Ankunfts- und Abfahrtszeiten an allen Betriebsstellen auf dem Laufweg.

- * Die tatsächlichen Fahrzeiten können abweichen. Trassenkonflikte sind ggf. nicht geregelt. Die Durchführung der Zugfahrt erfolgt dispositiv in gegenseitiger Absprache zwischen BZ und Fdl.

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 36

Bei Ablehnung des GPE und GPE nach Stellungnahme erfolgt auch gleichzeitig die Dekonstruktion der bisherigen Trasse im betroffenen Bauzeitraum.

*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*

Bei BKE mit einer Dauer von mehr als einer Woche besteht für die ZB die Möglichkeit, im Rahmen der Stellungnahmefristen die wöchentlich eingehenden GPE zu vergleichen und die DB InfraGO AG über bevorzugte Regelungswünsche für den gesamten BKE-Zeitraum durch Abgabe identischer Stellungnahmen zu informieren. Die DB InfraGO AG behält sich vor, den Beginn und das Ende der Bauwoche nach Rücksprache mit den betroffenen ZB anzupassen.

Änderungsbestellungen von baubetroffenen Trassen

- (7) Die Bearbeitungsphase von baubetroffenen Trassen erstreckt sich im Zeitraum z-29 bis zum Versand des FPEs/der NAA. Die DB InfraGO AG führt keine Bearbeitung von Änderungsbestellungen in diesem Zeitraum für baubetroffene Trassen durch, sobald sich diese bereits in der konkreten Bearbeitung für eine Baufahrplanregelung (Erstellung GPE, Erstellung GPEs bzw. Erstellung FPE) befinden. Über eine etwaige Baubetroffenheit werden ZB nach Auslösung einer Änderungsbestellung über den Grad der Baubetroffenheit durch eine Nichtkonstruierbarkeit ("PathDetailsMessage" mit dem TypeOfInformation 21 "no alternative available") informiert. Dadurch erfährt der ZB gleichzeitig, dass und für welchen Zeitraum sich die baubetroffene Trasse in der konkreten Bearbeitung befindet und somit eine Änderungsbestellung zu diesem Zeitpunkt nicht möglich ist. Für den nicht baubetroffenen Zeitraum erfolgt die Bearbeitung der eingegangenen Änderungsbestellung. So-bald der einzelne Bearbeitungsschritt im Baufahrplanprozess abgeschlossen ist, werden Änderungsbestellungen zur Bearbeitung wieder angenommen. Die ZB haben die Möglichkeit zu den baubetroffenen Trassen, für die eine "Nichtkonstruierbarkeit" vor der Veröffentlichung des GPE versendet wurde, im Rahmen der Stellungnahme zum GPE, Änderungswünsche für den baubetroffenen Zeitraum der DB InfraGO AG mitzuteilen.

*
*
*
*
*
*
*

Nicht baubetroffene Zeiträume und Verkehrstage sind von dieser Regelung also nicht betroffen. Ebenso werden Änderungsbestellungen bearbeitet und Trassenangebote erstellt, bei denen die konkrete Bearbeitung für eine

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 37

Baufahrplanregelung noch nicht begonnen wurde (auch nach z-29) oder das FPE bereits vorfristig versendet wurde. *

Werden Änderungen an einer Trasse derart beantragt, dass diese zu einer Einkürzung am Start und/oder Ende der Trasse führen sollen, stellt dies eine räumliche Teilstornierung dar. Wenn für den beantragten Zeitraum der räumlichen Teilstornierung eine zeitweise Baubetroffenheit vorliegt, wird der Antrag gesamthaft mit einer "Fachlichen Zurückweisung" zurückgewiesen. Die Fehlermeldung ("Errormessage") enthält die Information über den nicht baubetroffenen Teil des Antrags auf räumliche Teilstornierung. Im Anschluss kann durch den ZB eine räumliche Teilstornierung nur für den nicht baubetroffenen Zeitraums beantragt werden. *

- * (8) Ist im Rahmen der unterjährigen Ausregelung von Baumaßnahmen ein mittlerer Teilausfall erforderlich, erfolgt durch die DB InfraGO eine Erstellung der bekannten Fahrplanprodukte gemäß Abschnitt 8 Absatz (2) bis (5). Im Falle eines GPE nS/FPE-Versands erhält der ZB hierbei jeweils ein GPE nS bzw. FPE für den ersten Abschnitt und ein GPE nS bzw. FPE für den zweiten Abschnitt. Da die Änderung einer ReferenceTrainID den ZB obliegt, hat der ZB, spätestens innerhalb von drei Wochen nach Versand der NAÄ eine Änderungsbestellung mit neuer ReferenceTrainID auf einen der Abschnitte auszulösen, um die Eindeutigkeit der ReferenceTrainID (siehe 402.0202 1(9)) zu wahren.

einfacher mittlerer Teilausfall

- * Sollte ein ZB oder ein einbezogenes EVU drei Wochen nach Versand der NAÄ mit mittigem Teilausfall die Eindeutigkeit der ReferenceTrainID an einem Verkehrstag nach Ril 402.0202 1 (9) verletzen, wird er angeschrieben und aufgefordert die Eindeutigkeit durch eine Änderungsbestellung herzustellen. Die Frist dafür beträgt drei Arbeitstage. Wenn dies nicht erfolgt, werden die ZB oder einbezogene EVU erneut mit einer Frist von einem Arbeitstag aufgefordert, die Änderungsbestellung durchzuführen. Wenn die Eindeutigkeit durch Änderungsbestellung innerhalb der gesetzten Frist nicht ausgelöst wird, wird der betroffene Trassenvertrag gekündigt.

- * In Fällen, in denen das FPE/ NAÄ weniger als 3 Wochen vor Abfahrt versendet wird, ist die Änderungsbestellung mit neuer ReferenceTrainID auf einen der Abschnitte durch den ZB unverzüglich, spätestens bis einem Kalendertag vor der Abfahrt auszulösen. In Fällen, in denen das FPE/NAÄ

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 38

weniger als 24 Stunden vor Abfahrt erfolgt, hat die Änderungsbestellung unverzüglich nach Erhalt von FPE/NAÄ zur erfolgen, so dass die Anpassungen vor der Abfahrt vorliegen. In diesen beiden Fällen wird keine Aufforderung zur Vornahme der Änderungsbestellung durch die DB InfraGO AG nach Ablauf der geregelten Frist erfolgen. Beim Ablauf der geregelten Frist, wird der Trassenvertrag durch die DB InfraGO AG gekündigt.

*
*
*
*
*
*
*
*

Erfordernis Trassenstornierung

- (9) Für Trassen, die baubedingt von einem Zugnummernwechsel, Verkehrstage-Verschub oder von zwei räumlich mittigen Teilausfällen, so dass dadurch drei Teilbereiche der Trasse entstehen, betroffen sind, erfolgt seitens DB InfraGO AG mit dem FPE ein vollständiger Ausfall dieser Trasse mit den Hinweisen zu baubedingten Änderungen. Der vollständige Ausfall dieser Trasse wird durch die Netzausgelöste Stornierung (NAS) umgesetzt. Nach dem Versand der NAS ist durch den ZB eine Neubestellung im Gelegenheitsverkehr dieser Trasse unter Berücksichtigung der baubedingten Änderungen aus dem FPE für die weitere Fahrplanbearbeitung erforderlich. Bei der Trassenanmeldung im Gelegenheitsverkehr ist im Freitext durch den ZB der baubedingte Grund der Trassenanmeldung anzugeben. Hierfür gewährleistet die DB InfraGO, dass die bisherige Trassenlage für einen Zeitraum von sieben Arbeitstagen vorgehalten wird. Erfolgt keine Neubestellung dieser Trasse innerhalb von sieben Arbeitstagen, wird die Trasse als vollständig ausgefallen im Rahmen der weiteren Bearbeitung betrachtet.

*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*

Baufahrplanregelungen in der vierten Konsultationsphase bei mehreren am Transport beteiligten ZB

- (10) Sofern eine baubetroffenen Trasse von mehreren durchführenden EVU durchgeführt werden soll, und in der vierten Konsultationsphase durch die Baufahrplanregelung ein Entfall des bisherigen Übergabepunktes, d.h. der Betriebsstelle des Zuges für die Übergabe von einem durchführenden EVU an das andere durchführende EVU erfolgt, erarbeitet die DB InfraGO AG ein FPE für den gesamten neuen Laufweg und stellt dieses dem ZB bereit, welches gegenüber der DB InfraGO AG die ursprüngliche Trasse angemeldet hat („ResponsibleApplicant“). Sofern auf dem neuen Laufweg der Einsatz eines weiteren durchführenden EVU weiterhin gewünscht ist, ist der ZB verpflichtet, mit einer Änderungsbestellung den Wechsel des durchführenden ZB auf einer anderen Betriebsstelle des neuen Laufwegs im Bauzeitraum unter Nennung des neuen durchführenden EVU anzugeben.

*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*
*

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 39

11 Trassenanmeldungen baubedingter zusätzlicher Leistungen

- (1) Sind im Rahmen der vierten Konsultationsphase seitens der ZB in den unter Absatz (2) genannten Fällen baubedingte zusätzliche Trassen erforderlich, so melden diese die erforderlichen Trassen im Bestellportal mit Referenzbezug auf die baubetroffene Trasse, kommuniziert durch GPE/FPE spätestens fünf Wochen vor Beginn der maßgebenden Bauwoche bei der DB InfraGO AG, Gelegenheitsverkehr an.

Verfahren

Basis der Abstimmung und Voraussetzung für die Anmeldung ist das FPE.

- (2) Hierunter fallen insbesondere zusätzliche baubedingte Anmeldungen für

Anwendungsfälle

- Zu- und Abführungsfahrten zu einem Schienenersatzverkehr,
- Drehfahrten,
- Zu- und Abführungsfahrten zu einer anderen als der gewöhnlichen Abstell- oder Tankanlage,
- Zu- und Abführungsfahrten von Triebfahrzeugen,
- Neuleistungen vor oder nach SEV von Trassen, deren Laufwege ganz oder teilweise über die Schnellfahrstrecke Unterleiterbach - Erfurt (VDE 8.1) führen oder
- zusätzliche Verkehre auf Grund einer Änderung der Zugcharakteristik (z.B. Ablasten auf Grund geringerer Grenzlast einer Umleitungsstrecke).

*
*
*

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 40

**Besonderheit:
Betriebspro-
gramm in eige-
ner Zuständig-
keit**

- (3) Bei Bauarbeiten in Serviceeinrichtungen der DB InfraGO AG, 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 folgende Maßgaben durch den ZB beachtet werden:
- Sofern dem Zugangsberechtigten im Kontext der BAE ein GPE vorliegt, hat die Bestellung einer baubedingten zusätzlichen Leistung unter Bezugnahme auf die entsprechende PathID des baubetroffenen Zuges zu erfolgen.
- Für Fälle, in denen eine BAE ohne GPE vorliegt, besteht ebenfalls die Möglichkeit, baubedingte zusätzliche Leistung zu bestellen. In diesen Fällen erfolgt die Bestellung durch den ZB über die Übermittlung der entsprechenden PathID. Hierfür ist es erforderlich, im Bestellprozess in pathOS die zugehörige BAE anzugeben, um eine eindeutige Zuordnung und Bearbeitung sicherzustellen. Bei Bauarbeiten in Serviceeinrichtungen von Dritten kann sich die Notwendigkeit zur Anpassung der dadurch baubetroffenen Trassen ergeben. Um die Anpassung von baubetroffenen Trassen auf dem Netz der DB InfraGO AG auszulösen, hat der Zugangsberechtigte eine Änderungsbestellung auszulösen.

Ausschlüsse

- (4) Diese Regelung findet keine Anwendung für Baumaßnahmen, die im Trassenangebot der DB InfraGO AG bereits berücksichtigt wurden oder sich nicht ursächlich auf eine in der vierten Konsultationsphase veränderte Trasse beziehen.
- Generell nicht angewendet werden dürfen die Regelungen dieses Abschnitts 12 bei Trassen, deren Laufwege ganz oder teilweise über die Schnellfahrstrecke Unterleiterbach - Erfurt (VDE 8.1) führen. Solche Trassen sind über das Bestellportal anzumelden.

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 41

12 Planungsgrundsätze für ein neues Betriebsprogramm bei Schienenersatzverkehr (SEV)

- | | |
|---|---|
| <p>(1) Bei einem BKE-bedingten (Teil-) Ausfall von Personenzügen entscheidet der betroffene ZB über die Einrichtung eines SEV.</p> | <p>Entscheidung</p> |
| <p>(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.</p> | <p>Abstimmung Betriebsprogramm</p> |
| <p>(3) Das Betriebsprogramm nach Absatz (2) muss so rechtzeitig abgestimmt werden, dass die DB InfraGO AG auf dessen Basis die erforderlichen Fahrplankonstruktionen qualitätsgerecht durchführen kann. Dies bedingt, dass betroffene ZB ihr dieses Betriebsprogramm bis zum Ende der jeweiligen GPE-Stellungnahmefrist mitteilen. Sofern keine Erstellung des GPE vorgesehen ist, müssen ZB dieses Betriebsprogramm der DB InfraGO AG bis fünf Wochen vor Baubeginn mitteilen.</p> | <p>Erstellzeitpunkt Betriebsprogramm</p> |

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 42

Umsetzung *

 *

 *

 *

 *

Auf Basis des mit der GPE-Stellungnahme mitgeteilten Betriebsprogramms im Zusammenspiel mit der ZB-Stellungnahme wird für den abgestimmten Trassenteil das FPE erarbeitet und den ZB bis spätestens acht Wochen vor Baubeginn zur Verfügung gestellt. Alle übrigen Maßnahmen der Planung und Abwicklung von SEV-Leistungen liegen im Zuständigkeits- und Regelungsbereich des betroffenen ZB.

402.0305A06 Die Aufgabenverteilung im Überblick enthält Anhang 6.

13 Erarbeitung von Alternativen

Anfragen nach 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 Totalsperrung (TSP),
- Ersatzkonzepte: z.B. Schienenersatzkonzepte bei SPV; Logistikkonzepte bei SGV,
- zusätzlich weitere Überlegungen des ZB.

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

Im Rahmen der gemeinsamen Gestaltung der Alternativen stellt die DB 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 ggf. verbleibenden Restkapazitäten,

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 43

- die verfügbare Kapazität auf Umleitungsstrecken und
- die verfügbaren alternativen Strecken.

- (3) Über die mit den interessierten ZB gemeinsam auf Grundlage ihrer Anträge erarbeiteten Alternativen informiert die DB InfraGO AG für Baumaßnahmen ab 2029 ff mit einem zeitlichen Vorlauf von 36 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.

**Information
über Ergebnisse**

Zu den, mit einem zeitlichen Vorlauf von 33 Monaten vor Fahrplanwechsel konsultierten BKE informiert die DB InfraGO AG mit einem zeitlichen Vorlauf von 30 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.

14 Erörterung, Abstimmung und Koordinierung mit BdS (national und international)

- (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.

**Abstimmungs-
prozess mit
anderen BdS**

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 44

- Zielgruppe**
- (2) Die Abstimmungen/Koordinationen erfolgen mit BdS, welche aufgrund von BKE der DB InfraGO AG von Zugumleitungen, Stornierungen oder Ersatz durch andere Verkehrsträger betroffen sind. In den Abstimmungen/Koordinierungen erfolgt ein gegenseitiger Austausch über geplante BKE, - also auch über BKE auf dem Netz anderer BdS mit Auswirkungen auf das Netz der DB 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.
- Abstimmungsziele**
- (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. Die Koordinierung im Rahmen der zweiten Konsultationsphase erfolgt für BKE, sofern sie sich auf mehr als ein Netz auswirken, bis
- a) 19 Monate vor Fahrplanwechsel für BKE der Kategorie 8,
 - b) 15 Monate vor Fahrplanwechsel BKE der Kategorien 4 und 6.
- Prozessbeschreibung / Beschreibung der Termine**
- (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-/Koordinierung wird zwischen den Beteiligten festgelegt.
- Die Abstimmung/Koordinationen werden grundsätzlich durch die Regionen der DB InfraGO AG mit den jeweils angrenzenden Nachbar-BdS geführt.

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 45

- (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),
 - c) 27 Monate vor Fahrplanwechsel - Abschluss der Abstimmung (für BKE ab Netzfahrplanperiode 2025 ff).

Abstimmung, Erörterung und Koordinierung

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 Umleitungstrecken 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.

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.

402.0305A11

15 Kooperationsverfahren zur verbesserten Ausnutzung von baubedingt eingeschränkter Kapazität

- (1) Für Strecken ohne geeignete alternative Laufwege kann die DB InfraGO AG im Rahmen von Baumaßnahmen ein Kooperationsverfahren zur verbesserten Ausnutzung der

Beschreibung

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 46

* baubedingt eingeschränkten Kapazität durchführen, sofern die 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 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.

Ausschluss

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

Steuerungsphase

- (3) Die Steuerungsphase erfolgt nach folgenden Schritten:
 - 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.

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 47

- 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 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.
- (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.
- (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.

Teilnahme am Verfahren

Aktuelle Anwendung

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 48

16 Besonderes Zuweisungsverfahren bei baubedingt eingeschränkter Schienenwegkapazität

- (1) Sofern mehr Anträge auf Schienenwegkapazität im Rahmen der Netzfahrplanerstellung gestellt werden, als Kapazitäten für die betreffende Dienstleistungsart im Dienstleistungsartenmix festgelegt sind, 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 Dienstleistungsartenmix individueller Vorrangkriterien (Abschnitt 5 Absatz 10 Buchstabe c Unterabsatz 5) ein. Ziffer

*

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 49

- 4.2.1.9 c), d) und e) INB ist entsprechend auch bei Kapazitätskonflikten anzuwenden, d.h. die betroffene Trassenanmeldung erhält im Kapazitätskonflikt keine verfügbare Kapazität und wird im Nachrückverfahren nicht berücksichtigt. *
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. Ziffer 4.2.1.9 c), d) und e) INB ist entsprechend auch bei Kapazitätskonflikten anzuwenden, d.h. die betroffene Trassenanmeldung erhält im Kapazitätskonflikt keine verfügbare Kapazität und wird im Nachrückverfahren nicht berücksichtigt. *
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) INB 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. Trassen, die auf Abschnitten mit mehreren DL-Mixen angemeldet werden, in einem dieser DL-Mixe im Laufweg keine Zuweisung erfahren und eine räumliche Teilzuweisung begehren, erhalten eine Teilzuweisung bis zur letzten geeigneten Betriebsstelle vor dem ersten DL-Mix, in dem die Trasse keine Zuweisung erfahren kann, und ab der ersten geeigneten Betriebsstelle hinter dem letzten DL-Mix, der in räumlicher Nähe zum DL-Mix liegt, bei dem die Trasse keine Zuweisung erfährt. *

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 50

Unter 'räumlicher Nähe' versteht die DB InfraGO AG, dass eine Teilzuweisung für den Streckenabschnitt zwischen den beiden DL-Mixen keine verkehrlich durchführbare Verkehrsleistung ergibt (gleichsam eines 'Inselbetriebs'); als Indiz dient hierbei ein Abstand kleiner gleich 150 km.

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.

Nachrückverfahren

- (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 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.

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 51

Sofern die Kapazität der gebenden Dienstleistungsarten nicht für alle noch zu konstruierenden Trassenanmeldungen der nehmenden Dienstleistungsarten ausreicht oder sie nicht konfliktfrei in die freien Kapazitäten der gebenden Verkehrsarten konstruiert werden können, 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), sofern eine Lösung des Konflikts ohne Trassenverzicht der im Konflikt befindlichen Trassen der gebenden Dienstleistungsarten möglich ist. Für Trassen, die nach der vereinfachten Koordinierung nicht konfliktfrei konstruiert werden können, erfolgt eine Ablehnung.
 3. Führt die vereinfachte Koordinierung nach Ziffer 2 nicht zu einem Erfolg, so räumt die DB InfraGO AG den Zugtrassen den Vorrang ein, welche konfliktfrei in die freien Kapazitäten der gebenden Verkehrsarten konstruiert werden können und bei weiterhin nicht ausreichender Kapazität das höchste Regelentgelt erzielen. Ist eine Entscheidung auf dieser Basis nicht möglich, so erfolgt ein Höchstpreisverfahren gemäß § 52 Abs. 8 ERegG.
- (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 innerhalb der Restkapazität über alle Dienstleistungsarten nach folgenden Kriterien:

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 52

Sind für eine Trassenanmeldung noch Kapazitäten des Dienstleistungsartmixes 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.

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 53

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)), sofern eine Lösung des Konflikts ohne Trassen-verzicht der im Konflikt befindlichen Trassen der ersten oder zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung möglich ist.

*
*
*
*

Soweit vertraglich gebundene Zugtrassen hierfür geändert werden müssten, führt die DB InfraGO AG mit den Konfliktpartnern ein vereinfachtes Koordinierungsverfahren durch ZB, denen eine Zugtrasse im Rahmen der ersten Netzfahrplanstellungsphase zugewiesen wurde, werden vor der Durchführung des Koordinierungsverfahrens angefragt, ob die Bereitschaft für eine Koordinierung besteht. 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.

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 54

Trassen, die auf Abschnitten mit mehreren DL-Mixen angemeldet werden, in einem dieser DL-Mixe im Laufweg keine Zuweisung erfahren und eine räumliche Teilzuweisung begehren, erhalten eine Teilzuweisung bis zur letzten geeigneten Betriebsstelle vor dem ersten DL-Mix und ab der ersten geeigneten Betriebsstelle hinter dem letzten DL-Mix, der in räumlicher Nähe liegt. *

Ist eine Zuweisung nicht möglich, so stehen diese Kapazitäten dem Gelegenheitsverkehr zur Verfügung.

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. Trassen, die auf Abschnitten mit mehreren DL-Mixen angemeldet werden und in einem dieser DL-Mixe im Laufweg keine Zuweisung erfahren und eine räumliche Teilzuweisung begehren, erhalten eine Teilzuweisung bis zur letzten geeigneten Betriebsstelle vor dem ersten DL-Mix und ab der ersten geeigneten Betriebsstelle hinter dem letzten DL-Mix, der in räumlicher Nähe liegt. *

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. *

17 Kapazitätsreserve für den Gelegenheitsverkehr bei baubedingt eingeschränkter Schienenwegkapazität

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

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 ausgeregelt.
... 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

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 56

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 Kapazität zunächst rein mathematisch proportional mit summenerhaltender Rundung zugeschrieben. 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

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Baubedingte Einschränkungen abstimmen und kommunizieren	402.0305 Seite 57

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 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 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 GelV Reserven weiterhin berücksichtigt.

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

Die für den Gelegenheitsverkehr (GelV) 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 GelV-Reserven berücksichtigt - es sei denn, dass sie zum Zeitpunkt der Trassenkonstruktion bereits freigegeben wurden.

