

Bericht Taskforce „Zuverlässige Bahn“ veröffentlicht: Vier Maßnahmenblöcke in Themenfeld 1 definiert

Bericht Taskforce „Zuverlässige Bahn“



Aufteilung in 4 Themenfelder

1. **Schnelle Stabilisierung hochbelasteter Knoten** 
2. Verbesserung bei der Disposition
3. Koordinierung des Baugeschehens und schnelle Störungsbeseitigung
4. Reisendeninformation

Schnelle Stabilisierung hochbelasteter Knoten

4 Maßnahmenblöcke in Workshops für TOP 7 Knoten definiert
→ Deep Dive auf Folgefolien

- 1 Entwicklung von spezifischen Instrumenten für hochbelastete Knoten – u. a. Nutzung eines „Joker-Gleises“
- 2 **Pünktlichkeits- und kapazitätsorientierte Nutzungsbedingungen – Einführung von „Experimentierklauseln“ und verbindlichen Pufferzeiten**
- 3 Flexibilisierung der Abfahrtszeiten in Fahrplan und Betrieb – Einsatz von „Flex-Abfahrten“
- 4 Schnellerer Ein- und Ausstieg durch Servicepersonal am Gleis

INB 2028: Verankerung pünktlichkeits- & kapazitätsorientierter Nutzungsbedingungen zur Stabilisierung hochbelasteter Knoten

Taskforce „Zuverlässige Bahn“ erarbeitete Ansätze zur **Stabilisierung hochbelasteter Knoten**: erste Effekte ab Fpl. 2026, für Fpl. 2028 fokussierte Umsetzung seitens DB InfraGO in **3 Handlungssträngen über INB 2028**

Verbindliche Pufferzeit	ZÜLS ¹	Stabilisierende Nutzungsbedingungen
• Puffer von 1 Minute zwischen je zwei Zügen, zusätzlich zum technisch notwendigen Abstand • Migration seit Fpl. 2026, großflächige Ausweitung in Fpl. 2028 • Veröffentlichung bei Marktkonsultation am 08.06.	• Pilot-Deklaration Frankfurt und München zur Einführung von 21 entlastenden Nutzungsbedingungen (z. B. Verkehrsartenmix, Zugzahldeckel) • Neu für Fpl. 2028 über PEK² wie im etablierten ÜLS-Prozess • Veröffentlichung über PEK am 21.05.	• Zusätzliche Nutzungsbedingungen zur Kapazitätsregulierung in weiteren Knoten (z. B. Berlin: Verzicht auf Durchgangsverkehr, Zugzahldeckel) • Neu für Fpl. 2028: vorlaufende Marktkonsultation für bestehende ÜLS • Veröffentlichung am 25.06.

(1) Zukünftig überlasteter Schienenweg (2) Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität

Aktuelle Marktkonsultation bietet vorzeitige Möglichkeit zur Stellungnahme vor Stellungnahmeverfahren der INB 2026

Markteinbindung

Zweifache Möglichkeit zur Stellungnahme: Jetzt direkt im Rahmen **aktueller Marktkonsultation** und später im **offiziellen INB-Stellungnahmeverfahren** im August

Vorteil für Zugangsberechtigte

Noch vor dem offiziellen INB-Verfahren können **Verständnisfragen geklärt** und **Änderungsvorschläge getätigt** werden. Weitere Klärungen sind im Rahmen von **Kundengesprächen** möglich. Änderungsvorschläge können direkt in das INB-Verfahren ab August einfließen.

Prozess

25.06.2026

Durchführung Marktkonsultation mit
Beginn Stellungnahmeprozess

23.07.2026

Ende Stellungnahmeprozess

August 2026

Beginn
INB-Stellungnahmeverfahren

- ➔ Zugangsberechtigte
- 💬 Per Mail
- 🎯 Einholung der Meinung

Für Stellungnahmen oder Anfragen:
UELS.DBInfraGOAG@deutschebahn.com

➔ Auslöser 💬 Format 🎯 Ziel



Region Nord: Hamburg

Nutzungsvorgabe

Triebfahrzeugwechsel auf ÜLS

ÜLS:

Hamburg Hbf
2200 Hamburg Harburg – Hamburg Hbf
6100 Hamburg Hbf – Hamburg Rainweg



Nutzungsvorgabe (Formulierung für INB)

Keine Triebfahrzeugwechsel und Lokumläufe in den Bahnhöfen des ÜLS-Bereichs

Triebfahrzeugwechsel sowie das Wenden oder Richtungswechsel verbunden mit einem Lokumlauf oder das Abnehmen und Beistellen neuer Triebfahrzeuge sind bei Zügen des SPFV und SPNV in den Bahnhöfen Hamburg Hbf und Hamburg-Harburg nicht zulässig. Trassenanmeldungen, die einen Lokwechsel oder einen Lokumlauf in Hamburg Hbf oder Hamburg-Harburg (Personenbahnhof-steil) beinhalten, werden als nicht plausibel behandelt.

Diese Vorgabe gilt für Trassenanmeldungen, die eine Nutzung der o.g. Infrastruktur in den Zeiten zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr vorsehen.

Sie ist eine präventive Maßnahme zur Erhaltung und optimalen Nutzung der vorhandenen Kapazität.

Zweck der Nutzungsvorgabe

- Erweiterung der Regel auf Lokumlauf und Abnehmen und Beistellen von Triebfahrzeugen, da diese kapazitiv identisch kritisch sind und die Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe reduzieren.

Mechanismus

- Lokwechsel oder Lokumläufe erfordern lange Standzeiten in den betroffenen Bahnhöfen und reduzieren dadurch die Kapazität und Flexibilität im Knoten.
- Darüber hinaus sind für das Umfahren des Zuges (Lokumlauf) oder das Wegsetzen bzw. Bereitstellen neuer Tfz (Lokwechsel) Rangierfahrten im Knoten notwendig, die zusätzlich Umfahrgleise belegen und wichtige Ein-/Ausfahrstraßen kreuzen

Angemessenheit

- Durch das Wegfallen von Rangierfahrten bzw. der langen Standzeiten wird Kapazität für Vollzugfahrten geschaffen.

Hinweise

Nutzungsvorgabe

Zugbildung in Hamburg Hbf

ÜLS:

Hamburg Hbf
2200 Hamburg Harburg – Hamburg Hbf
6100 Hamburg Hbf – Hamburg Rainweg



Nutzungsvorgabe (Formulierung für INB)

Keine Änderung der Zugbildung in Hamburg Hbf und Hamburg-Harburg

Das Stärken und Schwächen von Zügen in Hamburg Hbf und Hamburg-Harburg ist nicht zulässig. Hierzu zählt auch das Beistellen bzw. Abnehmen einzelner Wagen oder Wagengruppen bei einem lokbespannten Zug oder Triebzugteile. Trassenanmeldungen, die das Stärken oder Schwächen in Hamburg Hbf oder Hamburg-Harburg beinhalten, werden als nicht plausibel behandelt. Diese Vorgabe gilt für Trassenanmeldungen, die eine Nutzung der o.g. Infrastruktur in den Zeiten zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr vorsehen.

Zweck der Nutzungsvorgabe

- Durch die Änderung der Zugbildung sind Rangierfahrten im Knoten notwendig, die die Gleisanlagen des Bahnhofs zusätzlich belegen und Ein-/Ausfahrstraßen kreuzen.
- Das Stärken/Schwächen erfordert längere Standzeiten in den betroffenen Bahnhöfen
- Gesamthaft wird hierüber die Kapazität und Flexibilität im Knoten reduziert.

Mechanismus

- Durch die Einschränkung von Rangierfahrten kann die hierfür erforderliche Kapazität für die Durchführung von Zugfahrten genutzt werden.

Angemessenheit

- Bestehende Verkehre werden aufgrund dessen nicht ausgeschlossen. Stärken und Schwächen kann in der Start-/Zielbetriebsstelle oder geeigneten Unterwegshalten erfolgen.

Hinweise

Nutzungsvorgabe

Halbgleisfähige Züge > 212 m

ÜLS:

Hamburg Hbf
2200 Hamburg Harburg – Hamburg Hbf
6100 Hamburg Hbf – Hamburg Rainweg



Nutzungsvorgabe (Formulierung für INB)

Nachrangigkeit von halbgleisfähigen Zügen mit einer Zuglänge von mehr als 212 m

Damit Hamburg Hbf seine volle Flexibilität in der halbgleisfähigen Nutzung der zur Verfügung stehenden Bahnsteigkanten erhalten kann, werden Trassenanmeldungen des SPNV, deren Zuglänge mehr als 212 m beträgt, im Konfliktfall nachrangig gegenüber Trassenanmeldungen behandelt, die diese Zuglänge einhalten.

Zu gleichem Zweck werden in Hamburg Hbf endende/beginnende Züge des SPFV, deren Zuglänge mehr als 212 m beträgt, im Konfliktfall ebenfalls nachrangig gegenüber Trassenanmeldungen behandelt, die diese Zuglänge einhalten. Der Nachrang für den SPFV gilt dann nicht, wenn das Beginnen/Enden von Zügen des SPFV auf Grund von baubedingten Kapazitätseinschränkungen zwischen Hamburg Hbf und Hamburg-Altona erforderlich ist.

Sie ist eine präventive Maßnahme zur Erhaltung und optimalen Nutzung der vorhandenen Kapazität.

Zweck der Nutzungsvorgabe

- Da sich die kapazitive Situation in Hamburg Hbf und Hamburg-Harburg weiter verschärft hat, ist es erforderlich, die Regelung auch auf den SPFV zu erweitern.
- Die Ergänzung der Vorrangregel soll die Kapazitätsausnutzung und Flexibilität im Knoten sowohl in der Planung als auch der betrieblichen Durchführung erhöhen und zu einer Verbesserung der Betriebsstabilität und Pünktlichkeit beitragen.

Mechanismus

- Es werden zusätzliche Bahnsteigkapazitäten für z.B. HvZ-Verstärkern ermöglicht, so dass im Ergebnis mehr Trassen des SPV, d.h. sowohl des SPNV als auch des SPFV, fahrbar werden und dadurch mehr Relationen bedient und in der Regel mehr Fahrgäste befördert werden können.

Angemessenheit

- Diese neue Regelung für Züge des SPFV gilt nur für in Hamburg Hbf endende und beginnen Züge im Konfliktfall.
- Durch die Vorgabe werden keine Verkehre verunmöglicht. Es bestehen mehrere alternative Möglichkeiten:
 - Kürzung der Wagenzüge, so dass die Zuglänge eingehalten wird
 - Verzicht auf den Beginn und das Ende des Zuges in Hamburg Hbf
- Der gesellschaftliche Nutzen der Züge mit einer Länge, die 212 m nicht überschreiten, ist größer da sie zu einer vollständigen Auslastung der Halbgleisfähigkeit führen.

Hinweise

Nutzungsvorgabe

Trassen ohne Verkehrshalt

ÜLS:

Hamburg Hbf
2200 Hamburg Harburg – Hamburg Hbf
6100 Hamburg Hbf – Hamburg Rainweg



Nutzungsvorgabe (Formulierung für INB)

Umgang mit Trassenanmeldungen ohne Verkehrshalt (Kundennutzen) in Hamburg Hbf im Konfliktfall

Bei Trassierungskonflikten auf dem ÜLS Hamburg Hbf – Rainweg wird die DB InfraGO AG bei Trassenanmeldungen ohne Verkehrshalt oder Behandlung in Hamburg Hbf oder Hamburg Dammtor prüfen, ob mit einem erweiterten Konstruktionsspielraum in Höhe von +/-90 Minuten durch Routung über einen alternativen Laufweg eine Lösung gefunden werden kann.

Sofern eine Lösung gefunden werden kann, erfolgt die Trassenkonstruktion und -zuweisung ohne Zustimmung des ZB auf dem alternativen Laufweg.

Zweck der Nutzungsvorgabe

- Fahrten über den ÜLS Hamburg-Harburg – Hamburg Hbf – Hmb. Dammtor ohne verkehrlichen Nutzen (Verkehrshalt) belasten den Knoten sowie die Verbindungsbahn und belegen Trassenkapazitäten für potenzielle Züge mit Verkehrshalt.

Mechanismus

- Die Verkehre, für die eine Führung über den Hamburger Hbf zur Erbringung eines verkehrlichen Nutzens (Verkehrshalt zum Ein- und Ausstieg von Reisenden) nicht erforderlich ist, werden an diesem vorbei geroutet und geben somit Kapazität für Verkehre frei, die zu diesem Zweck den Hamburger Hbf anfahren sollen.

Angemessenheit

- Verkehre ohne Verkehrshalt werden nicht vollständig von der Trassennutzung ausgeschlossen, sondern über Alternativstrecken umgeroutet und können dadurch weiterhin ihren verkehrlichen Zweck erfüllen.

Hinweise

Nutzungsvorgabe

Wenden und Richtungswechsel

ÜLS:

Hamburg Hbf
2200 Hamburg Harburg – Hamburg Hbf
6100 Hamburg Hbf – Hamburg Rainweg



Nutzungsvorgabe (Formulierung für INB)

Bahnsteigwenden und Fahrtrichtungswechsel

Für Bahnsteigwenden und Fahrtrichtungswechsel in Hamburg Hbf, mit einer Haltezeit ≤ 10 Minuten, ist der Einsatz eines zweiten Triebfahrzeugführers (Tf) verpflichtend.

Zweck der Nutzungsvorgabe

- Bei kurzen Wendezeiten stellt die Wegezeit von einem zum anderen Führerstand eine wesentliche Komponente der Wendezeit dar. Mit der Nutzungsvorgabe entfällt die Wegezeit bei den Wendezeiten, womit im Verspätungsfall die Wendezeit reduziert werden kann. Es wird vermieden, dass der anbringende Tf über den teils sehr vollen Bahnsteig zum anderen Zugende laufen muss.

Mechanismus

- Der Einsatz eines zweiten Tf stellt die Einhaltung einer kurzen Wendezeit ≤ 10 Minuten und die damit verbundene planmäßige Abfahrt sicher.

Angemessenheit

- Die Maßnahme trägt zu einer Pünktlichkeitsverbesserung im Knoten bei.

Hinweise

Nutzungsvorgabe

Lokführererholungshalte (LEH)

ÜLS: 1700 Wunstorf – Minden



Nutzungsvorgabe (Formulierung für INB)

2. Beschränkung der Lokführererholungshalte (LEH) auf Betriebsstellen des Streckenabschnitts Minden – Wunstorf

Auf dem ÜLS-Abschnitt Wunstorf – Minden ist die Anmeldung von Lokführererholungshalten nicht zulässig (Ausnahme Betriebsstelle Minden Gbf).

Trassenanmeldungen, die einen Lokführererholungshalt (LEH) auf den oben genannten Streckenabschnitt beinhalten, werden als nicht plausibel behandelt.

Sofern ein Zugangsberechtigter einen Lokführererholungshalt in der Region Nord angemeldet hat und sich aus der Trassenkonstruktion ein im Zeitbedarf vergleichbarer Betriebshalt (Trassenkonstruktionshalt) auf dem ÜLS ergeben muss, wird die DB InfraGO AG den Zugangsberechtigten anfragen, ob der Lokführererholungshalt auf die Betriebsstelle innerhalb des ÜLS verlegt werden kann und bei Zustimmung des Zugangsberechtigten den Lokführererholungshalt entsprechend einplanen. Dies stellt keine Änderung der Trassenanmeldung gemäß Ziffern 4.2.1.2 und 4.2.2.3 der INB dar. Alternativ sind Lokführererholungshalte auf den Betriebsstellen Lehrte, Seelze oder Löhne möglich.

Zweck der Nutzungsvorgabe

- Auf Grund der hohen Geschwindigkeitsschere (SPFV mit 200 km/h, SGV mit 90/100 km/h) und des dichten SPFV ist eine hohe Verfügbarkeit der Überholgleise in der Betriebsführung wichtig, um die Leistungsfähigkeit der Strecke zu erhalten.

Mechanismus

- Infolge geplanter Lokführererholungshalte (LEH) werden Überholgleise auf überlasteten Streckenabschnitten für längere Zeit belegt/blockiert. Dies führt zu einer Reduktion der Leistungsfähigkeit, da die betroffenen Gleise weder in der Planung noch in der operativen Durchführung für die Überholung langsamer Züge genutzt werden können und somit faktisch nicht zur Verfügung stehen.

Angemessenheit

- Für die EVU stehen Alternativen in räumlicher Nähe des ÜLS zur Verfügung.
 - Alternative BST für Wunstorf – Minden sind zum Beispiel:
 - Lehrte
 - Seelze
 - Löhne

Hinweise

Nutzungsvorgabe

Lokführererholungshalte (LEH)

ÜLS: 1720 Stelle – Uelzen

Erweiterter Streckenabschnitt: Stelle – Garßen (1720, 1153)



Nutzungsvorgabe (Formulierung für INB)

Beschränkung der Lokführererholungshalte (LEH) auf Betriebsstellen des Streckenabschnitts Stelle – Garßen (VZG 1720, 1153)

Lokführer-Erholungshalte sind auf den Betriebsstellen

- [Stelle \(ASTE\)](#)

- Winsen (Luhe) (AWI)
- Bardowick (ABAD)
- Deutsch Evern (ADEV)
- Bienenbüttel (ABIL)
- Bad Bevensen (ABVS)
- Klein Süstedt (HKSU)
- Suderburg (HSUD)
- Unterlüß (HUNL)
- Eschede (HESD)
- Garßen (HGAR)

des Streckenabschnitts Stelle – Garßen nicht zulässig.

Trassenanmeldungen, die einen Lokführererholungshalt (LEH) in o.g. Betriebsstellen des Schienenweges beinhalten, werden als nicht plausibel behandelt.

Sofern ein Zugangsberechtigter einen Lokführererholungshalt in der Region Nord angemeldet hat und sich aus der Trassenkonstruktion ein im Zeitbedarf vergleichbarer Betriebshalt (Trassenkonstruktionshalt) auf dem ÜLS ergeben muss, wird die DB InfraGO AG den Zugangsberechtigten anfragen, ob der Lokführererholungshalt auf die Betriebsstelle innerhalb des ÜLS verlegt werden kann und bei Zustimmung des Zugangsberechtigten den Lokführererholungshalt entsprechend einplanen. Dies stellt keine Änderung der Trassenanmeldung gemäß Ziffern 4.2.1.2 und 4.2.2.3 der INB dar.

Zweck der Nutzungsvorgabe

- Ergänzung des bestehenden Geltungsbereichs der Nutzungsvorgabe um die Betriebsstelle „Stelle“.
- Die Ergänzung ist nötig, da diese Betriebsstelle infrastrukturell nicht für längere Halte von Zügen ausgelegt ist (kein separates Überholgleis vorhanden) und andernfalls Bahnsteige oder abzweigende / durchfahrende Zugfahrten behindert würden.

Mechanismus

- Auf den genannten Betriebsstellen mit nur wenigen Hauptgleisen für Überholungen, können diese Gleise statt für LEH für Halte zur Überholung genutzt werden.

Angemessenheit

- Die Angemessenheit ist dadurch gegeben, dass LEH auf den größeren Betriebsstellen des ÜLS (Lüneburg, Uelzen) bzw. unmittelbar vor und nach dem Streckenabschnitt weiterhin möglich sind und durch die Vermeidung von LEH auf den angegebenen ausgeschlossenen Betriebsstellen das Potenzial der Konstruierbarkeit einer weiteren Trasse gegeben ist.

Hinweise

Region Ost: Berlin

Stadtbahn

Nutzungsvorgabe

max. Haltezeiten Stadtbahn

ÜLS: 6109 Berlin-Charlottenburg – Berlin Ostbahnhof
Betriebsstellen: Berlin-Charlottenburg, Berlin Zoo, Berlin Hbf,
Berlin-Friedrichstraße, Berlin Alexanderplatz, Berlin Ostbf



Nutzungsvorgabe (Formulierung für INB)

(Änderungen farblich hervorgehoben)

Verzicht auf lange Haltezeiten

Im Zeitraum zwischen 05:00 Uhr und 23:00 Uhr gibt die DB InfraGO AG auf der als überlastet erklärten Strecke folgende maximale Haltezeiten im Rahmen der Trassenanmeldung vor:

- 5 Minuten für den Schienenpersonenfernverkehr
- 2 Minuten für den Schienenpersonennahverkehr
- 7 Minuten für ~~in Berlin Ostbahnhof beginnende/~~ **endende sowie durchgebundene Verkehre (zwei Zugnummern) Züge in Berlin Ostbahnhof, Berlin Charlottenburg sowie B-Friedrichstraße**

Bahnsteigwenden in Berlin-Charlottenburg, Berlin Friedrichstraße und Berlin Ostbahnhof sind von der Regelung ausgenommen.

Zweck der Nutzungsvorgabe

- Es handelt sich um eine präventive Maßnahme, um weiterhin eine hohe Anzahl Trassen zu gewährleisten

Mechanismus

- Begrenzung der maximalen Haltezeit

Angemessenheit

- Konkretisierung und Ergänzung zur zeitlichen Vorgabe für beginnende und endende Züge mit dem Ziel, hohe Kapazitätsverbräuche auf dem ÜLS zu vermeiden.
- Ziel ist eine inhaltliche Harmonisierung zu den Nutzungsvorgaben von Berlin Hbf (tief). Zusätzlich sind neue Betriebsstellen ergänzt worden, die die Handlungssicherheit bei den Zugangsberechtigten erhöht.

Hinweise

Nutzungsvorgabe Mindesthaltezeit SPNV

ÜLS: 6109 Berlin-Charlottenburg – Berlin Ostbahnhof
Betriebsstellen: Berlin-Charlottenburg, Berlin Zoo, Berlin Hbf,
Berlin-Friedrichstraße, Berlin Alexanderplatz, Berlin Ostbf



Nutzungsvorgabe (Formulierung für INB)

Mindesthaltezeit im SPNV

Für den Schienenpersonennahverkehr gilt auf den Betriebsstellen des ÜLS (Berlin-Charlottenburg, Berlin Zoologischer Garten, Berlin Hbf, Berlin Friedrichstraße, Berlin Alexanderplatz, Berlin Ostbahnhof) eine Mindesthaltezeit von 1 Minute.

Zweck der Nutzungsvorgabe

- Gewährleistung auskömmlicher Haltezeiten auf den stark nachgefragten Verkehrsstationen

Mechanismus

- Vorgabe einer Mindesthaltezeit

Angemessenheit

- Ergänzung einer Mindestvorgabe für die Haltezeit im SPNV, um die heutige Dauer der Verkehrshalte realistisch verbindlich abzubilden. So kann das Verspätungsniveau im ÜLS gesenkt und damit die Betriebsqualität verbessert werden. Konzepte der ZB und der AT berücksichtigen bereits heute eine Mindesthaltezeit von 1 Minute, so dass die Regelung angemessen ist.

Hinweise

Nutzungsvorgabe

Leer- und Tfz-Fahrten

ÜLS: 6109 Berlin-Charlottenburg – Berlin Ostbahnhof

Betriebsstellen: gesamter Streckenabschnitt



Nutzungsvorgabe (Formulierung für INB)

Umgang mit Leer- und Tfz-Fahrten

Trassenanmeldungen, die als Leer- oder Tfz-Fahrten im Zeitraum 05:00 – 23:00 Uhr über die Strecke 6109 bestellt sind, werden bei vorhandener Kapazität über den nördlichen Innenring (BMOA – BGS – BGFB) trassiert; der ZB wird über das Bestellportal informiert. Einer Zustimmung des ZB für die Trassierung über den Innenring bedarf es nicht.

Sollte eine Trassierung über den nördlichen Innenring nicht möglich sein, erfolgt die Trassierung auf dem bestellten Laufweg. Bei Trassenkonflikten auf dem bestellten Laufweg werden Leer- und Triebfahrzeugfahrten nachrangig gegenüber anderen Trassenanmeldungen behandelt.

Zweck der Nutzungsvorgabe

- Entlastung des ÜLS von innerbetrieblichen Fahrten

Mechanismus

- Umroutung von Leerfahrten über alternative Wege

Angemessenheit

- Die im ÜLS verfügbare Kapazität soll möglichst für Züge mit verkehrlichem Bedürfnis genutzt werden.
- Leer- oder Tfz-Fahrten für notwendige vor- oder nachlaufende Produktionsschritte, können über weniger ausgelastete Abschnitte alternativ geführt werden.
- Diese Regelung ist angemessen, da der alternative Laufweg nur geringfügig länger ist.

Hinweise

Nutzungsvorgabe

Vorgabe von Kapazitäten (1/2)

ÜLS: 6109 Berlin-Charlottenburg – Berlin Ostbahnhof

Betriebsstellen: gesamter Streckenabschnitt



Nutzungsvorgabe (Formulierung für INB)

Vorgabe von Kapazitäten je Verkehrsart

- An hochbelasteten Abschnitten im Knoten Berlin steht auf einzelnen Streckenabschnitten der für überlastet erklärten Schienenwege jeder Verkehrsart eine maximal definierte Anzahl an Kapazitäten montags bis sonntags zur Verfügung.
- Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der Strecke 6109
- Berlin-Charlottenburg (BCHB) – Berlin Ostbahnhof (BHF)

6109	W-O-Richtung			O-W-Richtung		
	BCHB - BHF			BHF - BCHB		
	NV	FV	GV	NV	FV	GV
Abschnitte						
Verkehrsart						
Grundtakt						
6 - 7 Uhr	7	4	0	7	4	0
7 - 8 Uhr	7	4	0	7	4	0
8 - 9 Uhr	7	4	0	7	4	0
9 - 10 Uhr	7	4	0	7	4	0
10 - 11 Uhr	7	4	0	7	4	0
11 - 12 Uhr	7	4	0	7	4	0
12 - 13 Uhr	7	4	0	7	4	0
13 - 14 Uhr	7	4	0	7	4	0
14 - 15 Uhr	7	4	0	7	4	0
15 - 16 Uhr	7	4	0	7	4	0
16 - 17 Uhr	7	4	0	7	4	0
17 - 18 Uhr	7	4	0	7	4	0
18 - 19 Uhr	7	4	0	7	4	0
19 - 20 Uhr	7	4	0	7	4	0
20 - 21 Uhr	7	4	0	7	4	0
21 - 22 Uhr	7	4	0	7	4	0

- Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt bzw. Abfahrt an der Betriebsstelle Berlin Hbf.

Zweck der Nutzungsvorgabe

- Sicherung verkehrlicher Attraktivität der Trassen inkl. ausreichenden Betriebsqualität

Mechanismus

- Partitionierung der Kapazität auf einzelne Verkehrsarten und Vorgabe von maximalen Zugzahlen.

Angemessenheit (Teil 1)

- Die Begrenzung der Zugzahlen auf dem ÜLS soll eine weitere Zunahme der Zugzahlen und den damit absehbaren negativen Auswirkungen auf die verkehrliche Attraktivität sowie insbesondere die Betriebsqualität verhindern.
- Basis bilden die Zugzahlen des mKoK 2028.
- Der Netzzusammenhang und die nachgefragten Verkehrsströme werden in der Ausgangsbasis mKoK 2028 durch die vorkonstruierten Trassen, die den Zugzahlen der Vorgabe zugrunde liegen, für alle Verkehrsarten berücksichtigt, wodurch eine optimierte Kapazitätsnutzung erreicht werden kann. Eine ausreichende Verkehrsmenge für jede Verkehrsart ist als Grundangebot durch das mKoK gegeben.
- Im Rahmen der Möglichkeiten zur Stellungnahme zu den INB sind die Zugangsberechtigten aufgefordert, Stunden mit konkreter Angabe von Mehrbedarfen als auch solche mit konkreter Angabe von Minderbedarfen gegenüber der Zugzahlenvorgabe mitzuteilen. Hieraus kann unter Wahrung der Zielstellung der Maßnahme (Verbesserung Betriebsqualität) eine Anpassung der Zugzahlenvorgabe erfolgen, um diese möglichst nah an der Trassennachfrage je Verkehrsart auszurichten. Bei der vorzunehmenden Prüfung und möglichen Anpassung werden Aspekte des gesellschaftlichen Nutzens berücksichtigt.

Nutzungsvorgabe

Vorgabe von Kapazitäten (2/2)

ÜLS: 6109 Berlin-Charlottenburg – Berlin Ostbahnhof

Betriebsstellen: gesamter Streckenabschnitt



Nutzungsvorgabe (Formulierung für INB)

Vorgabe von Kapazitäten je Verkehrsart

- An hochbelasteten Abschnitten im Knoten Berlin steht auf einzelnen Streckenabschnitten der für überlastet erklärten Schienenwege jeder Verkehrsart eine maximal definierte Anzahl an Kapazitäten montags bis sonntags zur Verfügung.
- Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der Strecke 6109
- Berlin-Charlottenburg (BCHB) – Berlin Ostbahnhof (BHF)

6109	W-O-Richtung			O-W-Richtung		
	BCHB - BHF			BHF - BCHB		
	NV	FV	GV	NV	FV	GV
Abschnitte						
Verkehrsart						
Grundtakt	7	4	0	7	4	0
6 - 7 Uhr	7	4	0	7	4	0
7 - 8 Uhr	7	4	0	7	4	0
8 - 9 Uhr	7	4	0	7	4	0
9 - 10 Uhr	7	4	0	7	4	0
10 - 11 Uhr	7	4	0	7	4	0
11 - 12 Uhr	7	4	0	7	4	0
12 - 13 Uhr	7	4	0	7	4	0
13 - 14 Uhr	7	4	0	7	4	0
14 - 15 Uhr	7	4	0	7	4	0
15 - 16 Uhr	7	4	0	7	4	0
16 - 17 Uhr	7	4	0	7	4	0
17 - 18 Uhr	7	4	0	7	4	0
18 - 19 Uhr	7	4	0	7	4	0
19 - 20 Uhr	7	4	0	7	4	0
20 - 21 Uhr	7	4	0	7	4	0
21 - 22 Uhr	7	4	0	7	4	0

- Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt bzw. Abfahrt an der Betriebsstelle Berlin Hbf.

Angemessenheit (Teil 2)

- Die stündlichen Kapazitäten belaufen sich auf sieben im SPNV und vier im SPFV.
- Sieben stündliche SPNV-Kapazitäten berücksichtigen die Bedeutung der Durchmesserrelationen in Berlin im SPNV.
- Sie bedeuten eine Anbindung wichtiger und großer Städte im Umland und benachbarter Bundesländer (z.B. Magdeburg, Potsdam, Nauen, Frankfurt/Oder, Cottbus). Die Relationen verlaufen durch ein Einzugsgebiet mit mehreren 100.000 Einwohnenden.
- Den 4 SPFV-Kapazitäten je Stunde liegt das nationale Verkehrsbedürfnis zur Verbindung Berlins mit weiteren Großstädten in Deutschland zu Grunde. Über die Strecke verkehren Züge in Richtung Ruhrgebiet, Köln, Frankfurt und Basel unter anderem mit Anbindung der Städte Hannover, Braunschweig und Mannheim. Entlang der Relationen besteht ein Einzugsgebiet mehrerer Millionen Einwohnenden. Die berücksichtigten SPFV-Kapazitäten sichern die Erreichbarkeit dieser Städte aus Richtung Berlin.

Nord-Süd-System

Nutzungsvorgabe

Verkehrshalte BJUF und BLIH

ÜLS: 6107, 6170, 6171, 6134, 6132 Berlin-Spandau Ost / Berlin-Gesundbrunnen – Großbeeren Süd
Betriebsstellen: Berlin Jungfernheide, Berlin Lichterfelde Ost



Nutzungsvorgabe (Formulierung für INB)

(Änderungen farblich hervorgehoben)

Regelung zu Verkehrshalten in Berlin Jungfernheide (BJUF) und Berlin-Lichterfelde Ost (BLIH)

- Bei Trassierungskonflikten wird die DB InfraGO AG bei Trassenanmeldungen mit Verkehrshalt in Berlin Jungfernheide oder Berlin-Lichterfelde Ost prüfen, ob durch Verzicht auf diesen Verkehrshalt eine Lösung gefunden werden kann.
- Sofern eine Lösung gefunden werden kann, erstellt die DB InfraGO AG ohne Zustimmung des ZB ein Trassenangebot ohne den jeweiligen Verkehrshalt. Der ZB wird bei Inanspruchnahme über das Bestellportal informiert.
- ~~Sie ist eine präventive Maßnahme zur Erhaltung und optimalen Nutzung der vorhandenen Kapazität.~~

Zweck der Nutzungsvorgabe

- Erhöhung der Trassenkapazität im Bereich des Engpasses

Mechanismus

- Im Konfliktfall Verzicht auf Verkehrshalte auf Haltepunkten

Angemessenheit

- Die Kapazität im ÜLS muss möglichst schonend genutzt werden. Hierbei sind die Verkehrshalte in den Haltepunkten Berlin Jungfernheide und Berlin-Lichterfelde Ost mit besonders hohem Kapazitätsverbrauch versehen. Dem Infrastrukturbetreiber soll mehr Handlungsspielraum zur kapazitätsschonenderen Nutzung der Anlagen eingeräumt werden.
- Betroffen sind hier die Nahverkehre. Eine Alternative ist durch die Anbindung mit der parallelen S-Bahn in beiden Betriebsstellen gewährleistet. Das Verkehrsbedürfnis im Nahverkehr kann also über Alternativen (je nach Relation in Jungfernheide auch mit Umstieg von/zur U-Bahn) gewährleistet werden.
- Da gem. PEK besonders die Halte Jungfernheide und Lichterfelde Ost kapazitätsverbrauchend sind, muss es die Möglichkeit geben, den Halt aufzulassen.

Hinweise

Nutzungsvorgabe

Keine Änderung Zugbildung

ÜLS: 6107, 6170, 6171, 6134, 6132 Berlin-Spandau Ost / Berlin-Gesundbrunnen – Großbeeren Süd
Betriebsstellen: Berlin Hbf (tief), B Südkreuz, B Gesundbrunnen

Nutzungsvorgabe (Formulierung für INB)

(Änderungen farblich hervorgehoben)

Keine Änderung der Zugbildung (Stärken/Schwächen) auf Betriebsstellen

- Im Zeitraum zwischen 05:00 Uhr und ~~09:00 Uhr~~ sowie zwischen ~~15:00 Uhr~~ und ~~20~~**23**:00 Uhr ist Stärken/Schwächen von Zügen auf den Betriebsstellen Berlin Hbf (tief), Berlin Südkreuz und Berlin Gesundbrunnen grundsätzlich nicht zulässig.
- Flügeln und Vereinigen von Zugteilen ist weiterhin zulässig, wenn der verkehrliche Ziel- bzw. der Startbahnhof beider Zug-teile sich außerhalb von Berlin befinden und keine der beiden Fahrten dem Zweck der Abstellung dient.

Zweck der Nutzungsvorgabe

- Es handelt sich um eine präventive Maßnahme, um unnötig großen Kapazitätsverbrauch und weitere Leerfahrten zu vermeiden

Mechanismus

- Weiterentwicklung der bereits bestehenden Nutzungsvorgabe mit dem Ziel der zeitlichen Ausweitung der Gültigkeit

Angemessenheit

- Es besteht keine Ausprägung einer Hauptverkehrszeit im Tagesgang. Die Zugzahlen und Auslastungen sind im gesamten Tageszeitraum hoch. Vereinheitlichung des Zeitraums mit anderen Nutzungsvorgaben.
- Hintergrund ist die Harmonisierung mit den anderen Regelungen (einheitliche Gültigkeit 05:00-23:00) und die Tatsache, dass es im Knoten Berlin keine klassischen HVZ-Spitzen gibt, sondern ein recht homogenes Betriebsprogramm über den Tag. Das Verbot des Stärken/Schwächens sollte daher ganztägig gelten, da auch in den Mittagsstunden gleiche Voraussetzungen vorliegen.

Hinweise

Nutzungsvorgabe

Verzicht auf lange Haltezeiten

ÜLS: 6107, 6170, 6171, 6134, 6132 Berlin-Spandau Ost / Berlin-Gesundbrunnen – Großbeeren Süd
Betriebsstellen: Berlin Hbf (tief), B Südkreuz, B Gesundbrunnen

Nutzungsvorgabe (Formulierung für INB)

(Änderungen farblich hervorgehoben)

Verzicht auf lange Haltezeiten

- Im Zeitraum zwischen 05:00 Uhr und 23:00 Uhr ist auf den als überlastet erklärten Strecken in den Betriebsstellen Berlin Hbf (tief), Berlin Südkreuz und Berlin Gesundbrunnen für Trassenanmeldungen des Schienenpersonenverkehrs eine maximale Haltezeit von 10 Minuten vorgegeben.
- Die Haltezeit bezieht sich auch auf beginnende/ endende Trassen, durchgebundene Verkehre (zwei Zugnummern) sowie auf Bahnsteigwenden.
- Trassenanmeldungen, die diese Vorgaben nicht erfüllen, werden als unplausibel im Sinne der Ziffer 4.2.1.1 INB behandelt.
- Im Rahmen der Konstruktion kann von der maximalen Haltezeit abgewichen werden, sollte dies erforderlich sein.

Zweck der Nutzungsvorgabe

- keine neue Vorgabe, sondern Präzisierung

Mechanismus

- Klarstellung

Angemessenheit

- Schärfung der Formulierung der Haltezeiten auf Nachfrage von EVU/ZB in der Netzfahrplanerstellungsphase 2027 sowie der vorbereitenden Fahrlagenberatung. Eine inhaltliche Änderung ist mit der geplanten Anpassung nicht beabsichtigt.

Hinweise

Nutzungsvorgabe

Alternative Laufwege

ÜLS: 6107, 6170, 6171, 6134, 6132 Berlin-Spandau Ost / Berlin-Gesundbrunnen – Großbeeren Süd
Betriebsstellen: Berlin-Spandau Ost/Gesundbrunnen - B Südkreuz



Nutzungsvorgabe (Formulierung für INB)

Alternative Laufwege

- Können konkurrierende Trassenanmeldungen, die über den Laufweg B-Spandau bestellt sind und in Berlin Hbf (tief) oder Berlin Südkreuz verkehrlich beginnen oder enden, und auf dem für überlastet erklärten Schienenweg wegen eines Nutzungskonfliktes nicht konfliktfrei umgesetzt werden, versucht die DB InfraGO AG Trassen des Schienenpersonenfernverkehrs über den alternativen Laufweg zu trassieren:
 - Berlin-Charlottenburg – Berlin Hbf – Berlin Ostbahnhof
- Ist eine Trassierung über den alternativen Laufweg konstruktiv umsetzbar, erhält das EVU/der ZB ein von der Trassenanmeldung abweichendes Angebot, wenn hierdurch die Anzahl der Verkehrshalte in Berlin nicht reduziert werden muss, der Verkehrshalt Berlin Hbf bestehen bleibt, und die bestellte Zugcharakteristik der Durchführung auf dem alternativen Laufweg nicht entgegensteht. Einer Zustimmung des EVU/ZB zum abweichenden Angebot bedarf es nicht.

Zweck der Nutzungsvorgabe

- Verbesserte Kapazitätsnutzung im Knoten Berlin unter Berücksichtigung beider Hauptkorridore Nord-Süd-Tunnel/Stadtbahn und verkehrlicher Funktion der Züge

Mechanismus

- Umrouten im Konfliktfall auf die Stadtbahn

Angemessenheit

- Dem Infrastrukturbetreiber soll zur kapazitätsschonenden Nutzung der Anlagen die Möglichkeit eingeräumt werden, Züge über die Stadtbahn als alternative Hauptader im Knoten Berlin zu routen. Hierbei soll auf die Belange der Zugangsberechtigten durch Wahrung des Verkehrshalts Berlin Hbf als zentraler Umsteigepunkt und Beibehaltung der Anzahl an Verkehrshalten geachtet werden.
- Die Regelung ist angemessen, da eine ausreichende Bedienung der Berliner Fernbahnhöfe weiterhin gegeben ist, nur geringfügige Reisezeitverlängerungen zu erwarten sind und gleichzeitig die Kapazität im Nord-Süd-Tunnel für diejenigen Verkehre gegeben ist, die auf Grund einer Weiterführung oder Herkunft aus Richtung Anhalter oder Dresdner Bahn auf die Nutzung der Nord-Süd-Verbindung angewiesen sind. Es erfolgt kein Ausschluss von Verkehren.
- Von dieser Regelung ist der SPV betroffen.
- Auf die Relation Spandau - Berlin Hbf bezogen:
 - via Tunnel (gewünschter Laufweg): etwas unter 10 min
 - via Stadtbahn (alternativer Laufweg): etwas über 10 min (Differenz bei etwa 4 min)
- Gesamthaft ergibt sich für ZB/EVU inkl. Leerfahrt zur Abstellung oder Behandlung sogar eher eine Verringerung von Laufweg und Fahrzeit, da die Stadtbahn besser an Serviceeinrichtungen angebunden.

Vorrangregel

Nachrangigkeit

ÜLS: 6107, 6170, 6171, 6134, 6132 Berlin-Spandau Ost / Berlin-Gesundbrunnen – Großbeeren Süd
Betriebsstellen: gesamter Abschnitt

Nutzungsvorgabe (Formulierung für INB)

Nachrangigkeit von Verkehren

- Folgende Trassenanmeldungen im Zeitraum 05:00-23:00 Uhr werden im Konfliktfall als nachrangig behandelt:
 - Trassenanmeldungen, die in den Betriebsstellen Berlin Hbf (tief) und Berlin Südkreuz einen Fahrtrichtungswechsel vornehmen; dies umfasst auch Verknüpfungen von zwei Trassenanmeldungen unterschiedlicher Fahrtrichtung sowie Fahrtrichtungswechsel bei verkehrlich beginnenden oder endenden Zügen, sofern diese für den Beginn oder das Ende einen Fahrtrichtungswechsel benötigen.
 - Leerfahrten und Tfiz-Fahrten

Zweck der Nutzungsvorgabe

- Vorrang für Züge im Nord-Süd-System, die auch südlich von Berlin Südkreuz eine verkehrliche Funktion übernehmen

Mechanismus

- Vorrang für o.g. Trassenanmeldungen

Angemessenheit / gesellschaftlicher Nutzen

- Trassenanmeldungen mit hohem Kapazitätsverbrauch (Fahrtrichtungswechsel) oder vermeidbarem Kapazitätsverbrauch (Leer- und Tfiz-Fahrten) im Nord-Süd-System müssen über eine Nachrangigkeit auf andere Strecken (Stadtbahn, Berlin-Gesundbrunnen) gelenkt werden können.
- Der Nord-Süd-Tunnel sollte Verkehren vorbehalten sein, die auch südlich Berlin Südkreuz eine verkehrliche Funktion erfüllen und daher auf die Nutzung des Nord-Süd-Verbindung angewiesen sind im Gegensatz zu endenden Zügen, die auch eine Möglichkeit der Trassierung über die Stadtbahn haben.
- Zusammen mit Regelung 4 werden nur die Züge adressiert, die in Hbf oder Südkreuz verkehrlich enden. Diese können genau so gut über die Stadtbahn verkehren, da die Züge im Knoten Berlin ihren verkehrlichen Endpunkt haben. Hier geht es aber innerhalb dieser Züge noch mal besonders um die, die einen Fahrtrichtungswechsel in Berlin Hbf oder Südkreuz machen würden, da diese einen höheren Kapazitätsverbrauch haben.
- Der Nachrang von Leerfahrten und Tfiz-Fahrten gegenüber Lastfahrten ergibt sich aus dem gesellschaftlichen Nutzen der Personen befördernden Züge.

Nutzungsvorgabe Fahrzeugeinsatz SPNV

ÜLS: 6107, 6170, 6171, 6134, 6132 Berlin-Spandau Ost / Berlin-Gesundbrunnen – Großbeeren Süd
Betriebsstellen: Berlin Hbf – Großbeeren Süd



Nutzungsvorgabe (Formulierung für INB)

Fahrzeugeinsatz SPNV

- Trassenanmeldungen im ÜLS-Abschnitt Berlin Hbf – Berlin Südkreuz – Großbeeren Süd mit einer Zugkonfiguration und angemeldeter Geschwindigkeit von kleiner 160 km/h im Schienenpersonennahverkehr sind nicht zulässig.
- Trassenanmeldungen, die diese Vorgaben nicht erfüllen, werden als unplausibel im Sinne der Ziffer 4.2.1.1 INB behandelt.
- Nostalgie- und Charterverkehre sowie Reisesonderzüge mit einer begrenzten Anzahl von bis zu zehn Verkehrstagen sind hiervon ausgenommen.

Zweck der Nutzungsvorgabe

- Reduzierung des Kapazitätsverbrauchs

Mechanismus

- Vorgabe fahrdynamischer Eigenschaften für eine optimierte Kapazitätsnutzung

Angemessenheit

- Bessere Kapazitätsausnutzung im Zulauf auf den ÜLS im Bereich Berlin Hbf – Südkreuz durch Ausnutzung des VzG (Verzeichnis zulässiger Geschwindigkeiten) bzw. der üblicherweise vorliegenden Vmax im SPNV.
- Zudem Stabilisierung der Zulaufpünktlichkeit auf den ÜLS und damit Erhöhung der nutzbaren Kapazität.
- Ausnahme von Sonderzügen bzw. Zügen mit einer geringen Anzahl an Verkehrstagen, um den Zugang zur Infrastruktur zu wahren.
- Ziel ist es, die max. zulässige Geschwindigkeit fahrplanwirksam berücksichtigen zu können, um mehr Fahrzeitreserven und damit eine höhere Pünktlichkeit sowie mehr Spielraum für Konfliktlösungen zu schaffen. Über beide Hebel wird eine Kapazitätssteigerung für den Knoten erreicht.

Hinweise

Nutzungsvorgabe

Vorgabe von Kapazitäten (1/2)

ÜLS: 6107, 6170, 6171, 6134, 6132 Berlin-Spandau Ost / Berlin-Gesundbrunnen – Großbeeren Süd
Betriebsstellen: Abschnitt Berlin Hbf (tief) – Berlin Südkreuz

Nutzungsvorgabe (Formulierung für INB)

Vorgabe von Kapazitäten je Verkehrsart

- An hochbelasteten Abschnitten im Knoten Berlin steht auf einzelnen Streckenabschnitten der für überlastet erklärten Schienenwege jeder Verkehrsart eine maximal definierte Anzahl an Kapazitäten montags bis sonntags zur Verfügung.
- Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf den Strecken 6134/ 6171
 - Berlin Hbf (tief) – Berlin Südkreuz

6134/6171	N-S-Richtung			S-N-Richtung		
	BL - BPAF			BPAF - BL		
	NV	FV	GV	NV	FV	GV
Abschnitte						
Verkehrsart						
Grundtakt	10,5	5,5	0	10,5	5,5	0
6 - 7 Uhr	11	5	0	10	6	0
7 - 8 Uhr	10	6	0	11	5	0
8 - 9 Uhr	11	5	0	10	6	0
9 - 10 Uhr	10	6	0	11	5	0
10 - 11 Uhr	11	5	0	10	6	0
11 - 12 Uhr	10	6	0	11	5	0
12 - 13 Uhr	11	5	0	10	6	0
13 - 14 Uhr	10	6	0	11	5	0
14 - 15 Uhr	11	5	0	10	6	0
15 - 16 Uhr	10	6	0	11	5	0
16 - 17 Uhr	11	5	0	10	6	0
17 - 18 Uhr	10	6	0	11	5	0
18 - 19 Uhr	11	5	0	10	6	0
19 - 20 Uhr	10	6	0	11	5	0
20 - 21 Uhr	11	5	0	10	6	0
21 - 22 Uhr	10	6	0	11	5	0

- Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt bzw. Abfahrt an der Betriebsstelle Berlin Potsdamer Platz

Zweck der Nutzungsvorgabe

- Sicherung verkehrlicher Attraktivität der Trassen inkl. ausreichenden Betriebsqualität

Mechanismus

- Partitionierung der Kapazität auf einzelne Verkehrsarten und Vorgabe von maximalen Zugzahlen.

Angemessenheit (Teil 1)

- Die Begrenzung der Zugzahlen auf dem zentralen Engpassabschnitt des ÜLS soll eine weitere Zunahme der Zugzahlen und den damit absehbaren negativen Auswirkungen auf die verkehrliche Attraktivität sowie insbesondere die Betriebsqualität verhindern.
- Basis bilden die Zugzahlen des mKoK 2028.
- Der Netzzusammenhang und die nachgefragten Verkehrsströme werden in der Ausgangsbasis mKoK 2028 durch die vorkonstruierten Trassen, die den Zugzahlen der Vorgabe zugrunde liegen, für alle Verkehrsarten berücksichtigt, wodurch eine optimierte Kapazitätsnutzung erreicht werden kann. Eine ausreichende Verkehrsmenge für jede Verkehrsart ist als Grundangebot durch das mKoK gegeben.
- Im Rahmen der Möglichkeiten zur Stellungnahme zu den INB sind die Zugangsberechtigten aufgefordert, Stunden mit konkreter Angabe von Mehrbedarfen als auch solche mit konkreter Angabe von Minderbedarfen gegenüber der Zugzahlenvorgabe mitzuteilen. Hieraus kann unter Wahrung der Zielstellung der Maßnahme (Verbesserung Betriebsqualität) eine Anpassung der Zugzahlenvorgabe erfolgen, um diese möglichst nah an der Trassennachfrage je Verkehrsart auszurichten. Bei der vorzunehmenden Prüfung und möglichen Anpassung werden Aspekte des gesellschaftlichen Nutzens berücksichtigt.

Nutzungsvorgabe

Vorgabe von Kapazitäten (2/2)

ÜLS: 6107, 6170, 6171, 6134, 6132 Berlin-Spandau Ost / Berlin-Gesundbrunnen – Großbeeren Süd
Betriebsstellen: Abschnitt Berlin Hbf (tief) – Berlin Südkreuz

Nutzungsvorgabe (Formulierung für INB)

Vorgabe von Kapazitäten je Verkehrsart

- An hochbelasteten Abschnitten im Knoten Berlin steht auf einzelnen Streckenabschnitten der für überlastet erklärten Schienenwege jeder Verkehrsart eine maximal definierte Anzahl an Kapazitäten montags bis sonntags zur Verfügung.
- Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf den Strecken 6134/ 6171, gültig Mo-So
 - Berlin Hbf (tief) – Berlin Südkreuz

6134/6171 Abschnitte	N-S-Richtung			S-N-Richtung		
	BL - BPAF			BPAF - BL		
	NV	FV	GV	NV	FV	GV
Verkehrsart	10,5	5,5	0	10,5	5,5	0
Grundtakt						
6 - 7 Uhr	11	5	0	10	6	0
7 - 8 Uhr	10	6	0	11	5	0
8 - 9 Uhr	11	5	0	10	6	0
9 - 10 Uhr	10	6	0	11	5	0
10 - 11 Uhr	11	5	0	10	6	0
11 - 12 Uhr	10	6	0	11	5	0
12 - 13 Uhr	11	5	0	10	6	0
13 - 14 Uhr	10	6	0	11	5	0
14 - 15 Uhr	11	5	0	10	6	0
15 - 16 Uhr	10	6	0	11	5	0
16 - 17 Uhr	11	5	0	10	6	0
17 - 18 Uhr	10	6	0	11	5	0
18 - 19 Uhr	11	5	0	10	6	0
19 - 20 Uhr	10	6	0	11	5	0
20 - 21 Uhr	11	5	0	10	6	0
21 - 22 Uhr	10	6	0	11	5	0

- Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt bzw. Abfahrt an der Betriebsstelle Berlin Potsdamer Platz

Zweck der Nutzungsvorgabe

- Sicherung verkehrlicher Attraktivität der Trassen inkl. ausreichenden Betriebsqualität

Mechanismus

- Partitionierung der Kapazität auf einzelne Verkehrsarten und Vorgabe von maximalen Zugzahlen.

Angemessenheit (Teil 2)

- Die stündlichen Kapazitäten belaufen sich auf 10,5 im SPNV und 5,5 im SPFV.
- Die Kapazitäten der beiden im Nord-Süd-Tunnel verlaufenden Strecke sind zusammengefasst worden, da dort verkehrende Züge z.T. ähnliche Ziele anfahren bzw. in den angrenzenden Bahnhöfen ein Wechsel zwischen den Strecken möglich ist.
- 10,5 stündliche SPNV-Kapazitäten berücksichtigen die Bedeutung der Durchmesserrelationen in Berlin im SPNV.
- Sie bedeuten eine Anbindung wichtiger und großer Städte im Umland und benachbarter Bundesländer (z.B. Stendal, Wittenberge, Rostock, Stralsund, Jüterbog, Lutherstadt Wittenberg). Die Relationen verlaufen durch ein Einzugsgebiet mit mehreren 100.000 Einwohnenden.
- Auch der Flughafen BER kann mit den SPNV-Kapazitäten angebunden werden, um eine schnelle Verbindung von und zur Innenstadt herzustellen.
- Den 5,5 SPFV-Kapazitäten je Stunde liegt das nationale Verkehrsbedürfnis zur Verbindung Berlins mit weiteren Großstädten in Deutschland zu Grunde. Über die Strecken verkehren Züge in Richtung Hamburg, Hannover, Frankfurt, Prag und München unter anderem mit Anbindung der Städte Halle/Leipzig, Dresden und Nürnberg. Entlang der Relationen besteht ein Einzugsgebiet mehrerer Millionen Einwohnenden. Die berücksichtigten SPFV-Kapazitäten sichern die Erreichbarkeit dieser Städte aus Richtung Berlin.

Berlin-Spandau

Nutzungsvorgabe

Haltezeiten Berlin-Spandau

ÜLS: 6100 Berlin-Spandau – Nauen

Betriebsstelle: Berlin-Spandau



Nutzungsvorgabe (Formulierung für INB)

(Änderungen farblich hervorgehoben)

Für die überlastet erklärte Strecke 6100 Berlin-Spandau – Nauen gelten folgende Nutzungsvorgaben:

- Im Zeitraum zwischen 05:00 Uhr und **2023:00** Uhr dürfen im Bahnhof Berlin-Spandau keine Züge des Personenverkehrs wenden.

Ausnahmsweise bleibt das Wenden am Bahnsteig zugelassen, wenn der planmäßige Aufenthalt am Bahnsteig

- nicht länger als 6 Minuten und
- der Kapazitätsverbrauch geringer als bei Abstellfahrten ist.

~~Im Zeitraum zwischen 05:00 Uhr und 20:00 Uhr sind im Bahnhof Berlin-Spandau als planmäßige Standzeit am Bahnsteig maximal 6 Minuten zulässig.~~

- Im Zeitraum zwischen 05:00 Uhr und 23:00 Uhr ist auf der als überlastet erklärten Strecke im Bahnhof Berlin-Spandau für Trassenanmeldungen des Schienenpersonenverkehrs eine maximale Haltezeit von 6 Minuten zulässig.

Die Haltezeit bezieht sich auch auf beginnende/ endende Trassen sowie durchgebundene Verkehre (zwei Zugnummern).

Zweck der Nutzungsvorgabe

- Es handelt sich um eine Maßnahme zur optimalen Nutzung der Kapazität im infrastrukturellen Engpass Bahnhof Berlin-Spandau

Mechanismus

- Begrenzung der maximalen Haltezeit im Schienenpersonenverkehr und Ausschluss von Wenden reduziert den Kapazitätsverbrauch, so dass mehr Trassen über den Bahnhof Berlin-Spandau geplant werden können.

Angemessenheit

- Der Bahnhof Spandau stellt mit seiner verfügbaren Bahnsteigkapazität und den relativ notwendigen höhengleichen Kreuzungen einen eigenständigen Engpass im Gesamtgefüge der ÜLS im Knoten Berlin dar. Es galten daher bereits Regelungen zu wendenden Zügen.
- Neuaufnahme zur maximalen Haltezeit zur weiteren Schonung des ÜLS infolge gestiegener Zugzahlen.
- Es erfolgt eine zeitliche und inhaltliche Harmonisierung zu den Nutzungsvorgaben von Berlin Hbf (tief).
- Ziel ist es, die positive Kapazitätswirkung um 3 Stunden zu erweitern, analog zu dem bis-her geltendem Zeitraum.

Hinweise

Nutzungsvorgabe

Verkehrshalte Bln.-Spandau

ÜLS: 6100 Berlin-Spandau – Nauen

Betriebsstelle: Berlin-Spandau



Nutzungsvorgabe (Formulierung für INB)

Regelung zu Verkehrshalten in Berlin-Spandau

- Bei Trassierungskonflikten wird die DB InfraGO AG bei Trassenanmeldungen im Schienenpersonenfernverkehr mit Verkehrshalt in Berlin-Spandau prüfen, ob durch Verzicht auf diesen Verkehrshalt eine Lösung gefunden werden kann.
- Sofern eine Lösung gefunden werden kann, erstellt die DB InfraGO AG ohne Zustimmung des EVU/ZB ein Trassenangebot ohne den jeweiligen Verkehrshalt. Der ZB wird bei Inanspruchnahme über das Bestellportal informiert.

Zweck der Nutzungsvorgabe

- Optimierung der fahrbaren Trassenanzahl im Engpass Berlin-Spandau

Mechanismus

- Lösung von Trassenkonflikten durch Haltentfall im SPFV

Angemessenheit

- Der Bahnhof Spandau stellt mit seiner verfügbaren Bahnsteigkapazität und den relationsweise notwendigen höhengleichen Kreuzungen einen eigenständigen Engpass im Gesamtgefüge der ÜLS im Knoten Berlin dar. Es galten daher bereits Regelungen zu wendenden Zügen.
- Neuaufnahme der Regelung zum Verzicht von Verkehrshalten des SPFV bei Trassierungskonflikten zur Schonung des ÜLS infolge gestiegener Zugzahlen. Für Kunden des SPFV mit Ziel Spandau besteht eine Vielzahl von Umsteigeverbindungen über Berlin Hbf. Der SPNV wird aufgrund der Erschließungs- und Verknüpfungsfunktion des Bezirkes Spandau und Umstiegen zur U-Bahn und Bussen von dieser Regelung ausgenommen.
- Der SPNV erfüllt durch die Umstiege zu Bus und U-Bahn auch innerstädtische/Pendler-Funktionen, wo ein Auslassen des Verkehrshalts nicht zumutbar bzw. keine echte Alternative bietet.
- Für Fahrten in Verbindung mit dem SPFV verlängert sich die Reisezeit bei einem Umstieg in Berlin Hbf und anschließender Fahrt nach Spandau in einem deutlich geringeren Anteil als bei üblichen Fahrten im SPNV.



InfraGO