

~~1. Nutzungsvorgabe Verzicht auf lange Haltezeiten~~

~~Im Zeitraum zwischen 05:00 Uhr und 23:00 Uhr gibt die 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 endende Züge~~

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

Inhalt

1. Definition überlasteter Schienenwege ÜLS	2
2. Nutzungsvorgaben	2
2.1 Nutzungsbedingung 1: Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart	3
2.2 Nutzungsbedingung 2: Verzicht auf lange Haltezeiten	4
2.3 Nutzungsbedingung 3: Mindesthaltezeit im SPNV	4
2.4 Nutzungsbedingung 4: Umgang mit Leer- und Tfz-Fahrten	4
3. Anwendung der Nutzungsbedingungen im Prozessablauf	5
3.1 Erste Netzfahrplanerstellungphase	5
3.2 Zweite Netzfahrplanerstellungphase	7
3.3 Nutzung von Restkapazitäten im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs oder für baubedingte Umleiter	7

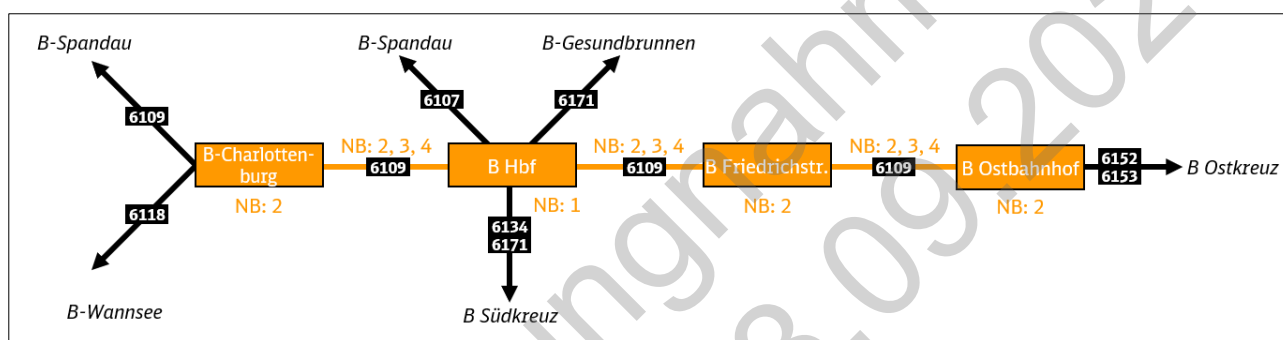
1. Definition überlasteter Schienenwege ÜLS

Folgende Abschnitte sind als überlastet erklärt worden:

- Berlin-Charlottenburg – Berlin-Ostbahnhof (Strecke 6109)

2. Nutzungsvorgaben

Die für die ÜLS-Abschnitte formulierten Nutzungsbedingungen lassen sich wie folgt verorten.



Nutzungsbedingung 1: Vorgabe von Kapazitäten je Verkehrsart

Nutzungsbedingung 2: Verzicht auf lange Haltezeiten

Nutzungsbedingung 3: Mindesthaltezeit im SPNV

Nutzungsbedingung 4: Umgang mit Leer- und Tfz-Fahrten

2.1 Nutzungsbedingung 1: Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart

An der zentralen hochbelasteten Strecke im Knoten Berlin steht jeder Verkehrsart eine maximal definierte Anzahl an Kapazitäten montags bis sonntags zur Verfügung.

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 6109 mit dem Abschnitt¹

- Berlin-Charlottenburg (BCHB) – Berlin Ostbahnhof (BHF)

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

¹ Die Anzahl der Kapazitäten richtet sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Berlin Hbf.

2.2 Nutzungsbedingung 2: Verzicht auf lange Haltezeiten

Im Zeitraum zwischen 05:00 Uhr und 23:00 Uhr gibt die 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 beginnende/ endende sowie durchgebundene Verkehre (zwei Zugnummern) in Berlin Ostbahnhof, Berlin-Charlottenburg sowie Berlin Friedrichstraße

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

2.3 Nutzungsbedingung 3: 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.

2.4 Nutzungsbedingung 4: 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) 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.

3. Anwendung der Nutzungsbedingungen im Prozessablauf

Alle Trassenanmeldungen zur ersten und zweiten Netzfahrplanerstellungsphase und zum Gelegenheitsverkehr werden hinsichtlich ihrer Plausibilität geprüft.

- Verzicht auf lange Haltezeiten (Nutzungsbedingung 2, siehe Abschnitt 2.2)
- Mindesthaltezeit im SPNV (Nutzungsbedingung 3, siehe Abschnitt 2.3)

Alle Trassenanmeldungen, die diese Vorgaben nicht einhalten, werden gemäß Ziffer 4.2.1.1 bzw. 4.2.2.2 der INB als nicht plausibel behandelt.

3.1 Erste Netzfahrplanerstellungsphase

(1) Sofern mehr Anträge auf Schienenwegkapazität im Rahmen der Netzfahrplanerstellung gestellt werden als für die betreffende Verkehrsart in den Nutzungsbedingungen 1 (siehe Abschnitt 2.1), festgelegt ist, erfolgt die Zuweisung der Schienenwegkapazität abweichend von § 52 ERegG gemäß folgendem Verfahren:

Zuweisung von Kapazitäten innerhalb der gleichen Verkehrsart

(2) Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume gemäß Ziffer 4.2.1.6 INB bzw. die Anwendung der Nutzungsbedingung 2.4 Sätze 1 und 2 nicht zu einem Erfolg, hält die DB InfraGO AG Rücksprache mit den betroffenen ZB (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril. 402.0203 Abschnitt 6 (5)). Im Rahmen der vereinfachten Koordinierung prüft die DB InfraGO AG für die betreffenden Anmeldungen ein alternatives Angebot. Dieses kann eine Einkürzung der angemeldeten Trasse oder Nutzung eines alternativen Laufweges beinhalten.

Gleichzeitig fragt die DB InfraGO AG bei den am Entscheidungsverfahren beteiligten ZB 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. Der ZB wird die Abfragen innerhalb der Frist von einem Arbeitstag beantworten. Erfolgt keine oder keine fristgerechte Antwort, gilt dies als Ablehnung der vereinfachten Koordinierung bzw. als Verzicht auf die Teilzuweisung.

Bei Trassen, die von mehreren DL-Mixen und/oder ÜLS/ZÜLS/TÜLS-Kapazitätseinschränkungen betroffen sind, die in räumlicher Nähe zueinanderstehen, und in mindestens einem dieser Abschnitte keine Zuweisung erhalten, wird eine Teilzuweisung umgesetzt, sofern dies vom ZB gewünscht wurde. Räumliche Teilzuweisungen enden dabei an der letzten geeigneten Betriebsstelle vor dem ersten Abschnitt und beginnen an der ersten geeigneten Betriebsstelle hinter dem letzten Abschnitt, wenn der ZB keine weitere Einkürzung gewünscht hat. Zwischen den einzelnen Abschnitten wird keine räumliche Teilzuweisung umgesetzt.

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

Ist zur Umsetzung einer Teilzuweisung die Anmeldung einer Teiltrasse – gegebenenfalls mit einer neuen Zugnummer und/oder ReferenceTrainID (vgl. 402.0202 Abschnitt 1 Abs. 9) – notwendig, teilt

die DB InfraGO AG dies dem ZB – bei beabsichtigter räumlicher Teilzuweisung unter Angabe des Abgangs- und / oder Zielbahnhofs – mit. Der ZB wird die Anmeldung dann entsprechend den Vorgaben der DB InfraGO AG innerhalb von zwei Arbeitstagen durchführen. Legt der ZB die Anmeldung nicht entsprechend den Anforderungen innerhalb der zwei Arbeitstage an, gilt dies als Verzicht auf die Abgabe eines Teilangebotes für diesen Trassenteil.

(3) Führt die vereinfachte Koordinierung nicht zu einem Erfolg, so räumt die DB InfraGO AG den Zugtrassen innerhalb der eigenen Verkehrsart den Vorrang in der folgenden Reihenfolge ein:

1. Nachrang bei überschrittener Stornoquote und / oder unterschrittener Annahmequote gemäß Ziffer 4.2.1.9 lit. c) - e) der INB; diese Trassenanmeldung wird im Nachrückverfahren bei der Zuweisung von Kapazitäten einer anderen Verkehrsart nicht berücksichtigt
2. Umgang mit Leer- und Tfz-Fahrten (Nutzungsbedingung 4 Satz 4, siehe Abschnitt 2.4 Satz 4)
3. Höhe des Regelentgelt gemäß Ziffer 4.2.1.10 der INB

(4) Ist eine Entscheidung auf dieser Basis nicht möglich, so erfolgt ein Höchstpreisverfahren gemäß § 52 Abs. 8 ERegG i. V. m. Ziffer 4.2.1.11 der INB.

Nachrückverfahren

(5) Werden gemäß des oben beschriebenen Verfahrens Kapazitäten von Verkehrsarten nicht vollständig ausgeschöpft und übersteigt die Anzahl der Anmeldungen anderer Verkehrsarten deren zuvor im Verkehrsartenmix festgelegte Kapazität, so prüft die DB InfraGO AG, inwiefern die nicht genutzte Kapazität für Trassenanmeldungen der bereits ausgeschöpften Kapazitätsarten genutzt werden kann. Dies ist stets dann der Fall, wenn die angemeldeten Trassen der nehmenden Verkehrsarten unter Anwendung des oben unter 3.1 aufgeführten Absatzes (2) konfliktfrei in die freien Kapazitäten der gebenden Verkehrsarten konstruiert werden können.

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

(7) Sofern die Kapazität der gebenden Verkehrsarten nicht vollständig für alle noch zu konstruierenden Trassenanmeldungen der nehmenden Verkehrsarten ausreicht oder sie nicht konfliktfrei in die freien Kapazitäten der gebenden Verkehrsarten konstruiert werden können, erfolgt eine Zuweisung unter den Trassenanmeldungen der nehmenden Verkehrsarten nachfolgenden Kriterien:

- a. Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume gemäß Ziffer 4.2.1.6 INB bzw. die Anwendung der Nutzungsbedingung 2.4 Sätze 1 und 2 nicht zu einem Erfolg, werden für die vereinfachte Koordinierung (vgl. Ril 402.0203 Abschnitt 6 (5)) die Ergebnisse zum Ursprungskonflikt zugrunde gelegt.
- b. Die DB InfraGO AG räumt 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., sofern verschiedene ZB betroffen sind. Sofern nur Trassen eines ZB betroffen sind, erfolgt bei identischem Regelentgelt kein Höchstpreisverfahren, sondern die DB InfraGO AG fordert den ZB

mit einer Frist von einem Arbeitstag auf, zu bestimmen, welche Trassenanmeldung er priorisiert. Erfolgt keine Priorisierung, werden die Trassenanmeldungen abgelehnt.

- c. Sind lediglich Trassenanmeldungen eines ZB konfliktbehaftet (Eigenkonflikt), findet das Verfahren nach Ziffer 4.2.1.7.3 (1) der INB Anwendung.

3.2 Zweite Netzfahrplanerstellungphase

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 nachfolgenden Kriterien:

(1) Sind für eine Trassenanmeldung noch freie Kapazitäten innerhalb der Restkapazität über alle Verkehrsarten des Verkehrsartenmixes frei, so wird ihr diese Kapazität entsprechend zugewiesen.

(2) Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume bzw. die Anwendung der Nutzungsbedingung 2.4 Sätze 1 und 2 bei Trassen der zweiten Netzfahrplanerstellungphase nicht zu einem Erfolg, hält die DB InfraGO AG Rücksprache mit den betroffenen ZB (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril. 402.0203 Abschnitt 6 (5)). Die Abfrage zur Teilzuweisung und deren Umsetzung entspricht dem Vorgehen nach Abschnitt 3.1 Absatz 2.

(3) Soweit bereits vertraglich gebundene Zugtrassen aus der ersten Netzfahrplanerstellungphase geändert werden müssten, führt die DB InfraGO AG mit den Konfliktpartnern ein vereinfachtes Koordinierungsverfahren durch, sofern eine andere Lösung als ein Trassenverzicht oder eine Einkürzung möglich ist. In diesem Fall wird der ZB, der vertraglich gebundenen Zugtrasse angefragt, ob er sich koordinieren lassen möchte. Zugleich wird ihm der Lösungsvorschlag übermittelt.

Erfolgt die Antwort durch den betroffenen ZB nicht innerhalb von einem Arbeitstag, gilt die vereinfachte Koordinierung als abgelehnt.

(4) Das Entscheidungsverfahren richtet sich nach Ziffer 4.2.1.17.3 der INB.

3.3 Nutzung von Restkapazitäten im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs oder für baubedingte Umleiter

Sind nach Vergabe der in Nutzungsbedingung 1 (Abschnitt 2.1) festgelegten Kapazitäten je Verkehrsart im Rahmen der ersten Phase (Abschnitt 3.1) oder zweiten Phase (Abschnitt 3.2) der Netzfahrplanerstellung noch Kapazitäten nicht zugewiesen oder Kapazitäten wieder storniert worden, so stehen diese ebenfalls dem Gelegenheitsverkehr zur Verfügung bzw. werden für Umleitungsverkehre bei baubedingten Kapazitätseinschränkungen auf anderen Strecken verwendet.

Die Entscheidung über die Zuweisung erfolgt nach Ziffer 4.2.2.6.1 der INB. Sofern die Kapazitäten nach Nutzungsbedingung 1 (Abschnitt 2.1) überschritten sind, erfolgt eine Trassenablehnung.

Die Nutzungsbedingung 4 Sätze 1 und 2 (Abschnitt 2.4) finden bei der Trassenvergabe im Gelegenheitsverkehr ebenfalls Anwendung.

Sollte eine Trassierung über den nördlichen Innenring nicht möglich sein, erfolgt die Trassierung auf dem bestellten Laufweg. Bei Trassenkonflikten auf dem bestellten Laufweg erfolgt die Trassenzuweisung nach Ziffer 4.2.2.6.1 der INB.

Zur Stellungnahme
18.08.2026-18.09.2026