

Nutzungsvorgaben für den als überlastet erklärten Schienenweg Hamburg Hbf sowie für die überlastet erklärten Strecken 2200 Hamburg-Harburg – Hamburg Hbf und 6100 Hamburg Hbf – Hamburg Rainweg

Seite 1 von 2

1. 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 (Personenbahnhofsteil) beinhalten, werden als nicht plausibel behandelt.

Davon ausgenommen sind Trassenanmeldungen, die den Triebfahrzeugwechsel sowie das Wenden oder den Richtungswechsel verbunden mit einem Lokumlauf oder das Abnehmen und Beistellen neuer Triebfahrzeuge in der Abstellanlage Högerdamm des Bahnhofs Hamburg Hbf ohne Beeinträchtigung der Ein- und Ausfahrtzugstraßen aus Richtung Oberhafen vorsehen.

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

~~Diese Vorgabe gilt Montag bis Sonntag von 6 bis 22 Uhr.~~

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

2. 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.

Davon ausgenommen sind Trassenanmeldungen, die das Stärken oder Schwächen in der Abstellanlage Högerdamm des Bahnhofs Hamburg Hbf ohne Beeinträchtigung der Ein- und Ausfahrtzugstraßen aus Richtung Oberhafen vorsehen.

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

~~2.3.~~ 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 Be-

Nutzungsvorgaben für den als überlastet erklärten Schienenweg Hamburg Hbf sowie für die überlastet erklärten Strecken 2200 Hamburg-Harburg – Hamburg Hbf und 6100 Hamburg Hbf – Hamburg Rainweg

Seite 2 von 2

ginnen/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.

~~3.4.~~ Nachrangigkeit von Trassenanmeldungen mit Verkehrshalt in Hamburg Dammtor gegenüber Trassenanmeldungen, die keinen Halt in Hamburg Dammtor vorsehen

Um die zur Verfügung stehende Kapazität auf der Infrastruktur zwischen den Betriebsstellen Hamburg Hbf und Hamburg Rainweg qualitätsgerecht mit mehr Trassen nutzen zu können, werden Trassenanmeldungen des SPFV, die einen Verkehrshalt auf der Betriebsstelle Hamburg Dammtor vorsehen, im Konfliktfall auf diesem Abschnitt des ÜLS nachrangig behandelt.

Wenn der Zugangsberechtigte bei der Lösung eines Konfliktes auf diesem Abschnitt des ÜLS im Koordinierungsverfahren einem Haltausfall in Hamburg Dammtor zustimmt, behält die Zustimmung des Haltausfalls in Hamburg Dammtor Gültigkeit für die weitere Konstruktion und das Zuweisungsverfahren, auch wenn der Konflikt alleine durch den Haltausfall nicht lösbar ist. Dies stellt dann keine Änderung der Trassenanmeldung im Sinne der Ziffer 4.2.1.2 Satz 2 i. V. m. Satz 4 der INB dar und die Trasse ist im Zuweisungsverfahren nicht mehr von dieser Nachrangregel betroffen.

Diese Vorgabe gilt für Trassenanmeldungen, die eine Nutzung der o.g. Infrastruktur in den Zeiten zwischen 05:00 Uhr und 09:00 Uhr sowie zwischen 15:00 Uhr und 20:00 Uhr vorsehen.

5. 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 die Güterumgehungsbahn eine Lösung gefunden werden kann.

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

6. Bahnsteigwenden und Fahrtrichtungswechsel:

Für Bahnsteigwenden und Fahrtrichtungswechsel mit einer Haltezeit <=8 Minuten ist der Einsatz eines zweiten Triebfahrzeugführers (Tf) verpflichtend.

~~4.7.~~ Empfehlungen an die EVU

Die DB InfraGO AG empfiehlt, dass EVU/ZB frühzeitig von der Möglichkeit einer Trassenberatung durch die DB InfraGO AG Gebrauch machen.

□