

Nutzungsvorgaben zu den überlastet erklärten Strecken 2650 Köln-Mülheim – Duisburg (Fernbahn), 2184 Duisburg – Mülheim (Ruhr), 2300 Mülheim (Ruhr) – Essen, 2160 Essen – Bochum und 2158 Bochum Hbf – Dortmund Hbf

Seite 1 von 3

1. Alternativlösungen

1.1 Bereich Köln-Mülheim – Duisburg Hbf

Können konkurrierende Trassenanmeldungen auf dem für überlastet erklärten Schienengeweg Köln-Mülheim – Duisburg Hbf wegen eines Nutzungskonfliktes nicht konfliktfrei umgesetzt werden, versucht die DB InfraGO AG Trassen des Schienenpersonenfernverkehrs über den alternativen Laufweg zu trassieren – nach Rücksprache mit den EVU im Rahmen des Koordinierungsverfahrens:

- Neuss – Rheinhausen

zu trassieren. Bei dem alternativen Laufweg wird die Start-Ziel-Relation der Trasse berücksichtigt. Diese Trassenangebote können in Bezug auf den Laufweg und die zeitliche Lage der Trasse entsprechend abweichen, wenn die Start- und Zielrelation beibehalten wird und die bestellte Zugcharakteristik der Durchführung auf dem alternativen Laufweg nicht entgegensteht.

1.2 Bereich Duisburg Hbf – Dortmund Hbf

Können konkurrierende Trassenanmeldungen auf dem für überlastet erklärten Schienengeweg zwischen Duisburg Hbf und Dortmund Hbf wegen eines Nutzungskonfliktes nicht konfliktfrei umgesetzt werden, versucht die DB InfraGO AG Trassen des Schienenpersonenfernverkehrs über den nachstehenden alternativen Laufweg zu trassieren – nach Rücksprache mit den EVU im Rahmen des Koordinierungsverfahrens:

- Trassierung über Oberhausen - Gelsenkirchen

Diese Trassenangebote können in Bezug auf den Laufweg und die zeitliche Lage der Trasse entsprechend abweichen, wenn die Start- und Zielrelation beibehalten wird und die bestellte Zugcharakteristik der Durchführung auf dem alternativen Laufweg nicht entgegensteht.

1.3 Bereich Essen Hbf – Dortmund Hbf

Können konkurrierende Trassenanmeldungen auf dem für überlastet erklärten Schienengeweg zwischen Essen Hbf und Dortmund Hbf wegen eines Nutzungskonfliktes nicht konfliktfrei umgesetzt werden, versucht die DB InfraGO AG Trassen des Schienenpersonenfern-

Nutzungsvorgaben zu den überlastet erklärten Strecken 2650 Köln-Mülheim – Duisburg (Fernbahn), 2184 Duisburg – Mülheim (Ruhr), 2300 Mülheim (Ruhr) – Essen, 2160 Essen – Bochum und 2158 Bochum Hbf – Dortmund Hbf

Seite 2 von 3

verkehrs über den nachstehenden alternativen Laufweg zu trassieren – nach Rücksprache mit den EVU im Rahmen des Koordinierungsverfahrens:

■ Trassierung über Gelsenkirchen

Diese Trassenangebote können in Bezug auf den Laufweg und die zeitliche Lage der Trasse entsprechend abweichen, wenn die Start- und Zielrelation beibehalten wird und die bestellte Zugcharakteristik der Durchführung auf dem alternativen Laufweg nicht entgegensteht.

2. Präventivmaßnahmen

2.1 Bereich Köln-Mülheim – Düsseldorf Hbf

Bei auftretenden Trassierungskonflikten zwischen dem Schienenpersonenverkehr und dem Schienengüterverkehr auf dem als überlastet erklärten Schienenweg zwischen Köln-Mülheim und Düsseldorf Hbf, wird die DB InfraGO AG Trassen des Schienengüterverkehrs, im Zeitraum von 5:00 bis 23:00 Uhr, nachrangig gegenüber den Trassen des Schienenpersonenverkehrs behandeln.

Zur Erhöhung der Flexibilität bei der Trassenzuweisung für den Schienengüterverkehr und im Interesse einer effektiven Nutzung der vorhandenen Kapazität, wird der Konstruktionspielraum für Güterzüge, die den als überlastet erklärten Schienenweg befahren, durch die DB InfraGO AG, auf +/- 90 Minuten erhöht.

2.2 Gesamter ÜLS-Bereich – Anforderungen an Leer- und Triebfahrzeugfahrten

Um bei Trassenzuweisungen von Leerreiszügen und Triebfahrzeugfahrten die zeitliche und räumliche Flexibilität zu erhöhen und eine effektivere Nutzung der vorhandenen Kapazität zu ermöglichen, wird der Konstruktionsspielraum bei Trassenanmeldungen für diese Fahrten auf +/- 90 Minuten erhöht.

Gleichwohl sollten im Hinblick auf zu erwartenden Gelegenheitsverkehre, die Leer- und Triebfahrzeugfahrten nach Möglichkeit auf alternative Laufwege wie unter Ziffer 1.1 und 1.2 trassiert werden, um möglichen Trassenkonflikten vorzubeugen.

2.3 Gesamter ÜLS-Bereich – Vermeidung von Kapazitätsverlusten

Zur Erhaltung und optimalen Nutzung der vorhandenen Kapazität müssen

Nutzungsvorgaben zu den überlastet erklärten Strecken 2650 Köln-Mülheim – Duisburg (Fernbahn), 2184 Duisburg – Mülheim (Ruhr), 2300 Mülheim (Ruhr) – Essen, 2160 Essen – Bochum und 2158 Bochum Hbf – Dortmund Hbf

Seite 3 von 3

- Lokumläufe bei Fahrtrichtungswechseln am Bahnsteig, Trassierung über Oberhausen - Gelsenkirchen
- Änderungen der Zugkonfiguration,
- Lokwechsel am Bahnsteig und
- lange Bahnsteigbelegungen vermieden werden.

Deshalb wird die DB InfraGO AG für die Verkehrshalte im ÜLS-Bereich maximale Haltezeiten wie folgt vorgeben:

- 2 Minuten für den Schienenpersonenfernverkehr in den Bahnhöfen Düsseldorf Flughafen Fernbahnhof und Mülheim/Ruhr Hbf Trassierung über Oberhausen - Gelsenkirchen
- 5 Minuten für den Schienenpersonenfernverkehr an allen anderen Verkehrshalten
- 2 Minuten für den Schienenpersonennahverkehr an allen Verkehrshalten

2.4 Gesamter ÜLS-Bereich – Vermeidung zusätzlicher Verkehrshalte im SPNV

Zusätzliche Verkehrshalte im Schienenpersonennahverkehr, welche über die vereinbarten Planungen des Vorlaufbetriebs zum Rhein-Ruhr-Express hinausgehen, sind im gesamten ÜLS-Bereich nicht zulässig. Für Trassen des Schienenpersonennahverkehrs können zusätzliche Halte nur eingerichtet werden, wenn der daraus entstehende Kapazitätsverlust durch Gegenmaßnahmen seitens des Zugangsberechtigten vollständig kompensiert werden kann.

2.5 Gesamter ÜLS-Bereich – Regelung zu Verkehrshalten des SPFV in Düsseldorf Flughafen und Mülheim (Ruhr) Hbf

Bei Trassierungskonflikten wird die DB InfraGO AG bei Trassenanmeldungen des Schienenpersonenfernverkehrs mit Halten in Düsseldorf Flughafen und Mülheim (Ruhr) Hbf prüfen, ob durch Verzicht auf diese Verkehrshalte eine Lösung gefunden werden kann.