



Nr.	Frage	Antwort
1	Verstehe ich das richtig, dass dieses Verfahren für den "klassischen GELV" also I.NB-X-F3 erst für den Fahrplan 2023 in Kraft tritt? Hier gab es im Vorfeld Irritationen?	- Es betrifft den Fahrplan 2024
2	Gerade auf stark belasteten Strecken ist absehbar, dass 10% des ermittelten Bedarfs für den flexiblen GV nicht ausreichen werden. Wie will man mit den übrigen 90% umgehen?	- Die Konzeption ist grundsätzlich darauf gelegt, dass wir hier auch bezüglich der Mengen nachsteuern können. - Es wird eine Auswertung der Nutzung der vorgehaltenen Kapazitäten durchgeführt. Wenn wir sehen, dass sich das Konzept bewährt, können wir auch eine höhere Kapazität vorhalten und die notwendigen Änderungen am Regelungskonzept vornehmen. - Im Netzfahrplan gibt es außerdem meist Überreservierung, sodass wir dadurch zusätzlich unterjährig verfügbare Kapazitäten erhalten. Diese Trassen werden dann auch dem Gelegenheitsverkehr zur Verfügung gestellt.
3	Soll man die Bedarfe "frei" anmelden oder sich an den vorkonstruierten mKoK-Lagen orientieren, die bereits durch Netz auf Fahrbarkeit geprüft wurden?	- Es soll sich an den veröffentlichten Lagen der Kapazitätsreservierung orientiert werden.
4	Wird in der Kapazität auch ein Unterschied gemacht in die verschiedenen Sektoren? (SGV,...)	- Nein, die GelV Kapazitäten stehen jedem Zugangsberechtigten zur Verfügung und es wird nicht nach Verkehrsarten unterschieden.
5	Warum wird Kapazität/ Trassen nur für den kurzfristigen Gelegenheitsverkehr und nicht für den gesamten Bereich Gelegenheitsverkehr gesichert/ reserviert?	- Den kurzfristigen Gelegenheitsverkehr zu betrachten, trifft sachlich den Bedarf an tatsächlich zusätzlichen Verkehrsmengen. Des Weiteren verweist die dem Gesetz zugrundeliegende Begründung explizit auf den kurzfristigen Gelegenheitsverkehr (vgl. Gesetzesbegründung (BT-Drucks. 18/8334, S. 215): „Betreiber der Schienenwege müssen auf Grund ihrer Erfahrungen und sonstiger Erkenntnisse prüfen, ob das Vorhalten von Schienenwegkapazität für kurzfristige Anträge notwendig ist. [...]“
6	Wie wird mit der Anmeldung für Gelegenheitsverkehren umgegangen, die Quelle/ Ziel Gleisanschließer an der Riedbahnstrecke haben?	Hier sind wir gerade in intensiven Gesprächen mit den EVUs bzw. den Gleisanschließern, um individuelle sachgerechte Lösungen zu finden.
7	Die Anzahl 1 Trasse als Reservierung scheint recht minimal. Zumal dann ja festgelegt werden muss in welchem Zeitraum sie liegt.	- Die Anzahl der vorzuhaltenden Trassen folgt der im Regelungskonzept festgelegten Logik (siehe hierzu auch Antwort Frage 2)
8	Wie wird bei Mischverkehrsstrecken (mit x EVUs) eine ausgeglichene Zuweisung der Trassen gewährleistet?	Nach Freigabe der vorgehaltenen GelV-Kapazitäten (jeweils gleitend zwei Monate im Voraus) erfolgt die Zuweisung nach dem Zuweisungsprinzip des Gelegenheitsverkehrs, also im Wesentlichen nach der Reihenfolge des Eingangs der Trassenanfrage. Es gibt demnach keinen Vorrang im Sinne des Verkehrsartenmixes.
9	Auf welcher Grundlage werden diese Regelungen ohne vorherige Beteiligung der BNetzA in Kraft gesetzt?	- Das Konzept soll erstmalig innerhalb des Netzfahrplans 2024 angewendet werden. Die unterjährige Anpassung der NBN 2024 erfolgt gemäß den Vorgaben des § 19 Abs. 6 ERegG. Eine Beteiligung der BNetzA ist im Rahmen des Unterrichtsverfahrens gesetzlich vorgesehen.
10	Zugcharakteristik wird definiert mit hoher Masse und leistungsstarker Lok. Ist sicher gestellt, dass möglichst viele Züge die Möglichkeit haben, diese auch zu erfüllen?	- Die Auswahl der Zugcharakteristik ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass es sich um eine Kapazitätsreservierung handelt und nicht um eine Trassenreservierung. Die Belegung dieser Kapazitätsreservierung wird für die spätere Buchung vollständig freigegeben, sodass die eigentliche Zugcharakteristik der ursprünglichen Reservierung nur eine untergeordnete Rolle spielt. Die entsprechenden Bänder sind somit für eine breite Nutzung verschiedener Zugcharakteristiken nutzbar. Um eine konsistente Planung der reservierten Kapazitäten zu ermöglichen und diese frühzeitig veröffentlichen zu können, haben wir eine einheitliche Zugcharakteristik auf allen Abschnitten gewählt. Wir gehen davon aus, dass die mit unserer ausgewählten Zugcharakteristik freigehaltenen Kapazitäten im Fahrplangefüge des Netzfahrplans eine Trassenkonstruktion für viele vorkommende Zugbildungen des Gelegenheitsverkehrs ermöglichen, zumal die Kapazität - wo sinnvoll - zur Kapazitätsoptimierung mit anderen Güterzügen gebündelt wurde. Durch diese Einbettung wird die Konstruktionsgeschwindigkeit in der Regel unterhalb der Höchstgeschwindigkeit liegen. Es besteht auch ein Nutzen für langsame oder sehr schwere Züge mit längeren rechnerischen Fahrzeiten, da die Kapazitätsfreihaltung an wesentlichen Engstellen (z. B. ein Knoten, der ohnehin langsam durchfahren wird) auch diesen Zügen nutzen wird.
11	2024 wird es deutschlandweit festgelegte Verkehrsartenmix geben. Welcher Verkehrart (SPFV, SPNV, SGV) im VMix wird die Kapazitätsreservetrasse abgezogen/ zugeordnet?	Die benötigte Kapazität wird keiner bestimmten Verkehrsart abgezogen. Sie wird quasi als "vierte" Verkehrsart in die proportionale Zuordnung mit einbezogen. Somit sind alle drei Verkehrsarten davon betroffen. Hinweis: Die Anwendung des Konzeptes zum Thema Bau wird erst im Netzfahrplan 2025 eingeführt.
12	Gelten bei den einzupassenden Reservetrassen des GelFpl die gleichen erleichterten (ggü Nfpl) Konstruktionskriterien wie sonst auch im Gelfpl?	- Bei der Bestellung im Gelegenheitsverkehr ändert sich für den Kunden nichts. Die Angaben der veröffentlichten GelV-Kapazitätsreserven können bei der Bestellung genutzt werden. - Die Bearbeitung der Bestellung erfolgt wie üblich in der Reihenfolge des Eingangs.
13	Entspricht diese Vorgehen dem Projekt TTR von RNE und FTE/ERFA? Hier sollen auch Kapazitäten für den Gelegenheitsverkehr gesichert werden. Wurde bislang aber nicht von DB Netz realisiert/ zugesagt.	- Wir sind hier einen Weg gegangen, der durchaus Ähnlichkeiten zu TTR Rolling Planning hat. Jedoch gibt es bezogen auf die rechtliche Verankerung, des aperiodischen Zuweisungsmechanismus sowie der Fristen dieser zwei Instrumente deutliche Unterschiede.
14	Wird in die Überlegungen zur Erfüllung der gesetzlichen Vorgabe auch einbezogen, zukünftig Überholungsgleise zu reaktivieren, überlastete Strecken auszubauen, nicht elektrifizierte Strecken zu elektrifizieren, Streckenöffnungszeiten anzupassen? Oder kurz: Die Infrastruktur zu erweitern?	- Das aktuelle Konzept zur Vorhaltung von Kapazitäten bezieht sich auf die aktuelle Infrastruktur. Die Erweiterung der Infrastruktur ist kein Bestandteil des vorliegenden Konzepts. Infrastrukturentwicklung sind regelmäßig Betrachtungsgegenstand des vom vorliegenden Konzept unabhängigen Prozesses der Fahrplanbasierten Infrastrukturentwicklung (als Beispiel hierfür seien die Stichworte "Kleine und mittlere Maßnahmen" und "VDV-Liste" genannt).
15	Wenn auf einer 133% ausgelasteten Strecke nur 4 Kapazitäten/ Tag für den GelV reserviert werden, dann sollten aus Qualitätsgründen keine weiteren GelV-Trassen außerhalb dieser 4 Trassen angeboten werden. Ist das tatsächlich so?	- Das ist nicht der Fall. Selbstverständlich sind die Restkapazitäten weiterhin verfügbar. - Grundlage ist die Konstruktion der Trassen. Im stark belasteten Netz kann dies aber auch zu Nachteilen in der Betriebsqualität führen.
16	Nach Rücksprache mit den zuständigen Mitarbeitern sehe ich hier, daß das Thema bislang viel zu einseitig auf die Hauptstrecken fokussiert wird. Hier gibt es aber in der Praxis immer irgendwelche Möglichkeiten, einen Zug i.d.R. durchzubringen. Ein ungelöstes Problem sind die rückgebauten und auf den SPNV zurückgeschnittenen Strecken, auf denen während der SPN - Betriebszeiten überhaupt keine oder nur 1 - 2 Trassen am Tag zur Verfügung stehen. Hier haben wir in Norddeutschland 14 Strecken identifiziert, die regelmäßig zu Streitereien mit den Fahrplanbüros führen, zumal es in der Vergangenheit "aus politischen Gründen" keine Ablehnungen gab. Stattdessen hat man die Fahrzeiten gegenüber der Bestellung schon mal um 12 Stunden irgendwo in die Nacht verschoben - so braucht man keine Ablehnung.	- Zunächst nochmals zur Klarstellung: Das vorliegende Konzept befasst sich nicht mit Erweiterungsanforderungen an der Infrastruktur. Hierfür gibt es separate Prozesse. - Allerdings erfasst das vorliegende Konzept auch alle eingleisigen Strecken. Auch hierfür gilt das Kriterium der Auslastung und das Mengenaufkommen im Gelegenheitsverkehr (Tag wie Nacht). - Die hier angesprochenen Strecken sind typischerweise auf Taktverkehre des SPNV ausgelegt. Bei einem 30-Minutentakt wird also in aller Regel das Auslastungskriterium erfüllt sein, jedoch begründen die Mengen (auch unter Einbeziehung der Nacht) keine Verdrängung von SPNV-Takten. - Dieses Thema lässt sich daher nicht mit einem allgemeinen Mechanismus lösen, sondern müsste direkt in die Nahverkehrskonzepte bei deren Gestaltung (Konzeptberatung) integriert werden. Es gilt aber auch bei vorhandenen Fahrplankonzepten (z.B. Fahrplankonzeptberatung oder Betriebsprogrammstudien) nach wie vor die Bestellfreiheit der Zugangsberechtigten im open access.
17	Wenn die GelV-Trassen üblicherweise durch den SGV genutzt werden, warum gelten dann nicht auf die üblichen Bandbreiten von 30 Min. für SGV gemäß 4.2.1.6. NBN?	- Der Konstruktionspielraum ist bewusst eng gewählt, weil die veröffentlichte GelV Kapazität für die Zugangsberechtigten eine Bestellorientierung darstellt, die eine gewisse Verlässlichkeit aufweisen sollte. Das verhindert, dass Zugangsberechtigte, die ihr Bestellverhalten danach ausrichten, keine Nachteile durch spätere unerwartete Konfliktsituationen erhalten.
18	Warum erübrigt sich das Thema bei Totalsperrungen? Bei Totalsperrungen bestehen auch auf Umleitungsstrecken Bedarfe für den Gelegenheitsverkehr.	Bei Totalsperrungen erübrigt sich die Themenstellung auf unmittelbar betroffenen Strecken, da es keine verfügbare Kapazität gibt. Auf den Umleitungsstrecken werden die für kurzfristigen Gelegenheitsverkehr vorgesehenen Trassen berücksichtigt.
19	Folie 14 zu A: GelV als gedachte 4. Verkehrsart	Die für den kurzfristigen Gelegenheitsverkehr reservierten Trassen werden quasi als "vierte" Verkehrsart bei der Bildung des Verkehrsartenmix berücksichtigt.
20	Die 10 Prozent sind völlig willkürlich gewählt. Man muß den Einzelfall prüfen, da es Strecken gibt, die einen deutlich höheren Anteil an Gelegenheitsverkehr haben., z.B. Oldenburg - Osnabrück, Erfurt - Nordhausen u.s.w.. Die gewählte Pauschalisierung ist völlig welfremd., zumal es auch Strecken gibt, die deutlich weniger als 10 Prozent aufweisen., wo z.B. 1 Trasse pro Richtung alle 2 Stunden reichen würde.	- Die Auswertung des kurzfristigen GelV erfolgte auf Basis des Median der Anzahl GelV-Züge in der betrachteten Zeitscheibe (Tag bzw. Nacht) über alle Tage des Fahrplanjahres. Vom Median der kurzfristigen GelV-Zugzahl halten wir 10% im Netzfahrplan als reservierte Kapazität für kurzfristigen GelV vor (kaufmännisch gerundet); damit ist die Reservierung proportional zum Anteil an Zügen, die auf einer Strecke im kurzfristigen GelV angemeldet wurden. - Zur Orientierung zur Höhe des GelV-Anteils im Vergleich zu allen Zügen ist in der Tabelle zu den Reservierungen auch betriebsstellenscharf die Anzahl aller Züge angegeben - Strecken fallen dann aus der Betrachtung, wenn die Auslastung < 108% ist oder der Median < 5 GelV Züge ist, dann wird nicht reserviert. - Zukünftig kann das Konzept durchaus angepasst werden, um eine erhöhte Anzahl an GelV Trassen vorzuhalten.
21	Zwischen der ersten Netzfahrplanphase und dem Gelegenheitsfahrplan gibt es bekanntermaßen einen gewissen "Schwund" insbesondere im SGV-Bereich. Warum werden die Gelegenheitstrassen bereits in der jetzt schon stark angespannte 1. Netzfahrplanphase hinterlegt und nicht im Rahmen der zweiten Netzfahrplanphase oder danach? Die 1. Fahrplanphase sollte im SGV genutzt werden, um internationalen Konzepte mit den Nachbarländern zu harmonisieren. Das wird erschwert, wenn zusätzliche Kapazitäten in Deutschland gesperrt werden.	- Der Gesetzgeber unterscheidet in § 56 Abs. 3 ERegG nicht zwischen 1. und 2. Netzfahrplanphase, sondern stellt insgesamt auf den Netzfahrplan ab, der beide Phase umfasst.
22	Die GelV-Reservetrasse bleibt also auf der Baustrecke immer bestehen und fallen nicht zugunsten bereits gebuchter Trassen aus?	Die GelV-Reservetrasse bleibt proportional auf der Baustrecke bestehen. Triviale Ausnahme ist die Totalsperrung.
23	Kommt da eine automatisches Tool oder muss mann immer in die Excel die Kapazität überprüfen? Geht es nicht noch benutzerfreundlicher?	- Es gibt Karten und die Excel-Liste. Aktuell gibt es noch kein automatisches Tool, sondern man ist auf die Medien angewiesen, die auf der Internetseite veröffentlicht werden. - Für die Folgejahre soll der Zugriff komfortabler werden und interaktiv möglich sein.
24	Die Fahrzeiten können sich aufgrund verschiedener Zug-Charakteristika, teilweise stark unterscheiden. SPNV+SPNV können bspw. auch höhere Geschwindigkeiten, Beschleunigungs-/Bremszeiten erreichen als der SGV. Wie wurden die Fahrzeiten definiert?	- Die Kapazitäten werden nach Abschluss der Netzfahrplanerstellungsperiode wie im Konzept beschrieben wieder freigegeben. Der frei werdende Raum kann mit unterschiedlichen Zügen bestellt werden (auch schnellere oder längere Züge). - Weist ein später tatsächlich angemeldeter Zug andere (schlechtere) fahrdynamische Eigenschaften auf, ist erfahrungsgemäß trotzdem die Nutzung der freigehaltenen Kapazität möglich, wenn es an den meist nur wenigen "echten" Zwangspunkten passt. - Aufgrund der Daten, die uns vorliegen, gehen wir davon aus, dass wir im kurzfristigen GelV fast nur SGV haben werden. Es spricht aber nichts dagegen, dass auch der Personenverkehr diese Kapazitäten oder Teile davon nutzt.
25	Welche Kosten entstehen für das EVU bei der vorzeitigen Reservierung von Trassen für den kurzfristigen Gelegenheitsverkehr?	- Es entstehen keine Kosten für die Vorhaltung von Kapazitätsreserven. Die Trassen werden von der DB Netz AG im Netzfahrplan vorgehalten. - Kosten fallen für das EVU erst bei der konkreten Buchung der Trasse im Gelegenheitsverkehr an.

Nr.	Frage	Antwort
26	Wie sieht das Verfahren aus, wenn mehrere Anmeldungen auf eine GelV Trasse vorliegen. Wie sehen die Vorrangkriterien aus?	- Die neue Trassenanfrage für den Netzfahrplan wird zeitlich nach der GelV-KapaReservierung eingelegt und befindet sich dann im Konflikt mit einer anderen Trassenanfrage. Dieser Konflikt wird nach den Vorschriften der NBN und den netzzugangsrelevanten Richtlinien im Koordinierungs- und ggf. Entscheidungsverfahren durchgeführt. Das gilt sinngemäß auch beim Eingang mehrerer Anfragen.
27	DB Netz war nicht in der Lage, Rahmenverträge für das Trassenjahr 2024 zu erstellen. Nun werden auch zusätzliche GelV-Trassen reserviert, die ebenfalls Vorrang vor den normalen jährlichen Anträgen haben. Wie wird sich dies auf die Qualität der jährlichen Anträge auswirken?	- Pauschal lassen sich dazu heute noch keine Rückschlüsse ziehen. - Wir werden 70-80 tägliche Trassen vorhalten müssen, die zu einem Anspannungsgrad in der Netzfahrplanerstellungsphase führen werden. - Die Trassen sollen so eingelegt werden, dass diese auch benutzt werden. - Die Trassen werden vor der Bestellphase veröffentlicht. Ziel ist, dass sich bei der Bestellung im Netzfahrplan dann auch an den veröffentlichten GelV Trassen orientiert wird. - Das Verfahren in der Netzfahrplanerstellungsphase wird sich nicht ändern.
28	Erfolgt die Freigabe zur Buchung der GelV Kapazitätsreserven ab zwei Monate im Voraus nach dem Prinzip first come first serve?	- Richtig.
29	Wenn die Freigabe der Kapazitäten zum Buchen immer 2 Monate vorher erfolgt, wie passt das dann zu der Definition, das die Reservekapazitäten explizit auf den kurzfristigen GelV abzielt und diese einen bestellvorlauf von 10 Arbeitstagen haben dürfen?	- Das ist eine Frage der Handhabbarkeit auf beiden Seiten. - Eine Durchreservierung für das ganze Jahr soll vermieden werden. - Außerdem braucht es eine gewisse Vorlaufzeit zur Bearbeitung im Gelegenheitsverkehr. - Daher haben wir uns hier für einen Kompromiss entschieden.
30	Es zeigt sich, dass bei diesen Berechnungen nicht das gesamte Netz in Betracht gezogen wird und nicht elektrifizierte und nutzbare Strecken außen vor bleiben. Gerade im Gelegenheitsverkehr stellen immer mehr EVUs Ihren Fuhrpark auf Hybrid-Lokomotiven um, um gerade Engpässe und Baustellen flexibel umfahren zu können. Sie tragen somit zu einer Entlastung der Haupttrassen bei. Ich finde es deshalb höchst bedenklich solche Planungen nur auf den Istzustand aufzubauen und nicht in die nahe Zukunft zu blicken, wo ja eh erst die Umsetzung dieses Konzeptes erfolgen wird, zu berechnen. Der Güterverkehr auf der Schiene soll wachsen. Die Anforderungen der Bundesregierung liegen bei einem Zuwachs von mehr als 30% in den nächsten 7 Jahren! Durch die geänderten Bedingungen im Wirtschaftskreislauf werden diese 30% einen weiteren Zuwachs im Gelegenheitsverkehr hervorrufen, der nach dem derzeitigen Konzept dann keine weiteren Trassen bekommen wird. Irgendwie erscheinen mir die hier dargestellten Berechnungen deshalb realitätsfremd und sollten dringend den zukünftigen Bedürfnissen angepasst werden. Ich habe bei dem Zahlenwerk den Eindruck, dass es einfach nicht stimmt - zumal wenn ich es auf unsere Verkehre runterbreche	- Wir haben das gesamte Netz betrachtet und die Strecken identifiziert, die in den Jahren 2021 und 2022 nach den Kriterien Auslastung und Mengen die jeweiligen Schwellwerte überschritten haben. Das gilt explizit auch für die eingleisigen Strecken (nicht nur für zweigleisige Strecken). - Die Berechnungen werden jedes Jahr fortgeschrieben und die resultierenden Mengen zur Marktbefragung veröffentlicht. - Die ZB können uns damit jährlich mitteilen, welche absehbaren Entwicklungen bezüglich Engpässen und Mengen ggf. zu berücksichtigen sind. Dann wird die Vorhaltung einer GelV Trasse geprüft, wenn die Randbedingungen des Konzeptes erfüllt sind. - Falls es konkrete Hinweise zu abweichenden Erkenntnissen bezüglich der Mengen gibt, nehmen wir die gerne auf und werden die Daten transparent abgleichen.
31	Werden Trassen, die nach Abschluss des ENP 2 durch den ZB storniert werden, automatisch als "reservierte Trasse für den GV" deklariert?	- Die unterjährig stornierten Trassen werden nicht explizit veröffentlicht. Jedoch stehen diese Kapazitäten wie bereits heute dem GelV zur Verfügung. Trassenanfragen werden ggf. auch auf diese freien Trassen hin koordiniert.
32	Diese Reservetrasse auf der Umleitungsstrecke fällt dann auch nicht der "Entlastungsmaßnahme" zum Opfer? Heißt, es fallen dann eher Trassen aus, die einen ENV auf dieser Strecke haben?	- Es wird keine stündliche Reservierung geben. Die Reservetrassen verteilen sich auf das Tageszeitintervall. - In einem konkretem Verkehrskonzept zu Baukapazitätseinschränkung kann es daher tatsächlich zur Verdrängung einer ENV Trasse kommen.
33	Wenn etwa im November eines Jahres Kapazitäten für den Npl storniert werden, wieso nimmt man die nicht auch zur Sicherung von Kapazitäten für den Gelegenheitsverkehr und veröffentlicht diese?	- Diese nachträglich stornierten Trassen stehen ohnehin dem GelV zur Verfügung. Mit dem vorliegenden Konzept wollen wir im Vorhinein während der Netzfahrplanerstellungsphase bereits Kapazitäten für den GelV reservieren (über die Stornierungen hinaus)
34	Das Thema der SPNV-Konzepte und Bedarf des SGV muss auch von DB Netz koordiniert werden, bislang nicht der Fall.	- Das Angebot zur Koordination im Rahmen von Fahrplankonzeptberatung und Fahrlagenberatung existiert in jedem Fall und wird aufeinander abgestimmt. - Im konkreten Einzelfall ist es nicht trivial, wer sich mit welchen Bedürfnissen durchsetzen kann, weil in der Netzfahrplanerstellungsphase das Prinzip des open access gilt.
35	Mit welcher Auslastung/Nutzung der vorkonstruierten GelV-Kapazitäten rechnet die DB Netz AG?	- Die Nutzungsquote lässt sich im Vorhinein nicht berechnen. Wir erhoffen, dass die GelV Trassen gut genutzt werden und auch bezüglich der angebotenen Trassenkilometer deutlich mehr als die Hälfte genutzt wird.
36	Erfolgt durch die "First come First-serve"- Logik nicht eine Diskriminierung anderer EVU's? Die Verantwortung der Zuweisung der Trassen kann doch nicht auf einen "Sprint-Wettbewerb" der ZB übertragen werden.	- Durch die Vergabe nach dem Prinzip "First Come First Serve" gibt es keine Diskriminierung, denn alle Zugangsberechtigten werden bezüglich ihrer Trassenbestellung gleich behandelt. Wir haben das gleiche Vergabeverfahren wie heute schon im GelV. - Jedem ist die Trasse sowie der Rhythmus zur Freigabe vorher bekannt und jeder kann die Trasse entsprechend bestellen.
37	Eine Zugcharakteristik von 2000 t mit 2 x Br 193 mit 100 km/h für die Planung zu unterstellen, ist völlig weltfremd, weil unbezahlbar. Entweder 1 x BR 293 mit 1600 t - 1800 t oder das Doppelte mit 2 x 193. Gefahren wird mit 10 Prozent unter Grenzlast, woraus eine Durchschnittsgeschwindigkeit von ca. 60 - 70 km/h Berechnungsgrundlage sein muß.	- Die Auswahl der Zugcharakteristik ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass es sich um eine Kapazitätsreservierung handelt und nicht um eine Trassenreservierung. Die Belegung dieser Kapazitätsreservierung wird für die spätere Buchung vollständig freigegeben, sodass die eigentliche Zugcharakteristik der ursprünglichen Reservierung nur eine untergeordnete Rolle spielt. Die entsprechenden Bänder sind somit für eine breite Nutzung verschiedener Zugcharakteristiken nutzbar. Um eine konsistente Planung der reservierten Kapazitäten zu ermöglichen und diese frühzeitig veröffentlichen zu können, haben wir eine einheitliche Zugcharakteristik auf allen Abschnitten gewählt. Wir gehen davon aus, dass die mit unserer ausgewählten Zugcharakteristik freigehaltenen Kapazitäten im Fahrplangefüge des Netzfahrplans eine Trassenkonstruktion für viele vorkommende Zugbildungen des Gelegenheitsverkehrs ermöglichen, zumal die Kapazität - wo sinnvoll - zur Kapazitätsoptimierung mit anderen Güterzügen gebündelt wurde. Durch diese Einbettung wird die Konstruktionsgeschwindigkeit in der Regel unterhalb der Höchstgeschwindigkeit liegen. Es besteht auch ein Nutzen für langsame oder sehr schwere Züge mit längeren rechnerischen Fahrzeiten, da die Kapazitätsfreihaltung an wesentlichen Engstellen (z. B. ein Knoten, der ohnehin langsam durchfahren wird) auch diesen Zügen nutzen wird.
38	Auf der Rheintalbahn werden im Zuge von Bauarbeiten oft Sonderzugsverbote vor bzw. nach den Einschränkungen ausgesprochen. Wenn nun in diesem Zeitraum eine GelV-Trasse liegt, wäre ja theoretisch eine Kapazität vorhanden, welche aber auf Grund des Sonderzugsverbots nicht genutzt werden kann bzw. soll. Diese Kapazität verfällt somit. Gleichzeitig schränkt sie die Kapazität für die zurückgestellten Regelzüge ein. Diese Züge müssen dann mit einem hohen Aufwand und mit größeren Auswirkungen auf die Kunden umgeplant werden. Wie geht DB Netz mit dieser Situation um?	- Im Sinne der Trassenzuweisung gibt es im Fahrplan der DB Netz AG kein "Sonderzugsverbot"; es handelt sich um einen Hinweis, möglichst keine neuen Bestellungen im GelV über genannte Strecken zur genannten Zeit zu planen; eingehende Bestellungen werden jedoch entgegengenommen und je nach verfügbarer (sehr kleiner) Restkapazität konstruiert. - Im Anschluss an eine Totalsperrung (ggf. auch andere baubedingte Einschränkungen) besteht Bedarf, zurückgestellte Züge des Netzfahrplans abzufahren; diese Züge wurden während der Baustelle in Ausfall gesetzt, die Frachten sollen dann nach Aufhebung der Baustelle mit einem neuen Zug abgefahren werden. Bisher haben wir für diese Rückstauereffekte keine Karenzzeit im Konzept vorgesehen, d. h. die GelV-Kapazitäten stehen wieder zur Verfügung, sobald die Einschränkung entfällt. Wir werden in der Auswertung des Fahrplanjahres 2024 bewerten, ob ggf. eine Karenzzeit zulasten der GelV-Kapazität nötig wäre.