

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Trassenanmeldungen</b>	<b>402.0202 Seite 1</b>

## 1 Grundsätze der Trassenanmeldung

- (1) Die Konstruktion von Trassen basiert auf den Trassenanmeldungen der Zugangsberechtigten. Um eine Trasse zu konstruieren, bedarf es spezifischer Angaben zum vorgesehenen Fahrzeugeinsatz, zum gewünschten Verkehrszeitraum und zum geplanten Fahrtverlauf. Eine hohe Qualität in der betrieblichen Durchführung der geplanten Trasse setzt voraus, dass die angemeldeten und bei der Konstruktion unterstellten Parameter - insbesondere zum Fahrzeugeinsatz - im täglichen Betriebsgeschehen eingehalten werden.

**Qualitäts-  
ansprüche**

Die Vorgaben aus relevanten Rechtsnormen (z.B. EBO, AEG) sind im Rahmen der Trassenanmeldung zu beachten.

- (2) Die DB Netz AG stellt für die Anmeldung von Trassen ein Trassenportal zur Verfügung, das über eine Schnittstelle an interne IT-Systeme angebunden und aus dem Internet zugänglich ist. Die Nutzung des elektronischen Datenaustauschs ist zwischen der DB Netz AG und EVU / sonstigen Zugangsberechtigten (ZB) schriftlich zu vereinbaren. Für den Fall des technischen Ausfalls/Übertragungsstörungen des Systems TPN oder im Fall eines nicht verfügbaren IT-Systems beim Antragsteller werden für die folgenden Trassenanmeldungen Anmeldeformulare im Internet bereitgestellt:

**Datenaustausch**

- Trassenanmeldung zum Netzfahrplan oder Gelegenheitsverkehr mit mehr als 10 Verkehrstagen (Vordruck 402.0202V01)
- Trassenanmeldungen zum Gelegenheitsverkehr für eine Vollzug-Trasse (Hin- und Rückfahrt) die damit im Zusammenhang stehenden Leerfahrten (Vordruck 402.0202V02)
- Selbstfahrende Baumaschinen und sonstige Nebenfahrzeuge (Vordruck 402.0202V03)
- Trassenanmeldung für außergewöhnliche Transporte (Vordruck 402.0202V04) siehe Abschnitt 4

Mündliche oder fernmündliche Trassenanmeldungen sind in allen Fällen ausgeschlossen.

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Trassenanmeldungen</b>	<b>402.0202 Seite 2</b>

**Inhalt und Form  
der Trassenan-  
meldungen**

- (3) Die Trassenanmeldungen müssen mindestens enthalten:
- Die zur Trassenkonstruktion erforderlichen betrieblich-technischen Angaben,
  - Angabe der Nutzungsdauer,
  - Benennung einer oder mehrerer Personen, die befugt und in der Lage sind, verbindliche Erklärungen abzugeben,
  - Angabe der preisrelevanten Bestandteile (nach Maßgabe der NBN Kapitel 5).
  - Ggf. Genehmigung einer Sondernutzung von Bahnanlagen, z. B. bei
    - Aus- und Einsteigen ohne Bahnsteig durch das EBA,
    - Sonderfahrten nach bzw. von Anschlussbahnen oder Gleisanschlüssen, die nicht durch die DB Netz AG betrieben werden, die Zustimmung des Eigentümers der Anschlussbahnen/des Gleisanschlusses und des Landesbeauftragten für den Bahnbetrieb.

Einzelheiten zu den Pflichtangaben werden in den Anhängen 1 bis 3 beschrieben. Diese Angaben sind auch dann erforderlich, wenn die Trassenanmeldungen über eine Schnittstelle zwischen IT-Systemen des EVU und der DB Netz AG übermittelt werden. Zu fehlenden oder nicht plausiblen Angaben fordert die DB Netz AG bei dem EVU/dem ZB die Korrektur unverzüglich nach.

Mit der Trassenanmeldung, jedoch spätestens 10 Arbeitstage nach Ablauf der Trassenanmeldefrist reichen die ZB für die Betriebsstellen

**402.0202A06**

gemäß Anlage 402.0202A06 „Betriebsstellen mit einzureichender Wendeliste“

bei

- - beginnenden
- - endenden
- - stärkenden oder
- - schwächenden

Zügen eine betriebsstellenbezogene Wendeliste mit Angaben zu gewünschten

- - Bahnsteigwenden

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Trassenanmeldungen</b>	<b>402.0202 Seite 3</b>

- - Stärken
- - Schwächen
- - Fahrten in die Abstellung oder
- - Bereitstellung des Zuges aus der Abstellung

\* ein (siehe Anlage Ril 402.0202A05). Die Angaben sind an  
 \* die E-Mailadresse des Netzfahrplans der jeweiligen Regi-  
 \* on (siehe Anlage Ril 402.0202A06) zu richten. Die DB  
 \* Netz AG wird im Rahmen eines Piloten diese Informati-  
 \* onen bei der Trassenkonstruktion zusätzlich berücksichti-  
 \* gen.

**402.0202A05**

\* Auf dieser Basis erfolgt eine Einschätzung durch die DB  
 \* Netz AG zur Durchführbarkeit der daraus resultierenden  
 \* Vor-/Nachlaufleistungen zu den bestellten Zugtrassen aller  
 \* beteiligten ZB/EVU in der betreffenden Betriebsstelle.

\* Sofern nur einzelne beteiligte ZB/EVU die oben genannten  
 \* Informationen zur Verfügung stellen, kann die DB Netz AG  
 \* Annahmen/Prämissen bezüglich der fehlenden Angaben  
 \* für ihre Einschätzung setzen.

\* Die Einschätzung ist unverbindlich. Sie wird in Form eines  
 \* Entwurfs der zu diesem Zeitpunkt geplanten EVU-  
 \* spezifischen Gleisbelegung (Infoblatt EVU) in der betref-  
 \* fenden Betriebsstelle übermittelt. Im Regelfall erfolgt dies  
 \* spätestens 14 Kalendertage nach Übergabe des VNP.

Soweit keine entsprechenden Angaben erfolgen, wird die  
 DB Netz AG dies nicht sanktionieren.

- (4) Im Fall des technischen Ausfalls des Systems TPN bei der  
 DB Netz AG oder bei Trassenanmeldungen für den Gele-  
 genheitsverkehr ist für jede Trassenanmeldung ein Formu-  
 lar zu verwenden, sofern die Formulare die Verwendung  
 für mehrere Anmeldungen nicht zulassen. Wegen der dif-  
 ferenzierten Anforderungen an die Angaben in der Tras-  
 senanmeldung wurden unterschiedliche Vordrucke für die  
 Trassenanmeldungen aufgelegt. (siehe auch 1(2)).

**Anmeldeformu-  
lare**

Der Vordruck für den Gelegenheitsverkehr gilt auch für  
 Triebfahrzeugfahrten, Messfahrten mit lokbespannten Zü-  
 gen, Versuchszüge u. ä. Er darf für bis zu vier zusammen-  
 hängende Fahrten verwendet werden.

Zu den Vordrucken V01 - V03 wurde ein Leitfaden entwi-  
 ckelt, der die Feldinhalte erläutert (vgl. Anhänge 1 bis 3).

Das Formular für Anmeldungen zum Netzfahrplan findet  
 auch Anwendung für unterjährige Anpassungen zum Netz-  
 fahrplan. Wird das Formular zur Anmeldung von Fahr-

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Trassenanmeldungen</b>	<b>402.0202 Seite 4</b>

plananpassungen verwendet, genügt die Angabe der Zugnummer und der geänderten Konstruktionsvorgaben, sofern die betroffene Trasse eindeutig identifizierbar ist.

Für die Anmeldung von Probefahrten mit besonderen betrieblichen Regelungen gilt der Vordruck nach Ril 408.1431. Dieser Vordruck ist nicht Bestandteil der Ril 402.

**Empfänger der Trassenanmeldung**

- (5) Im Falle des technischen Ausfalls des Systems TPN ist der Empfänger der Trassenanmeldungen für den Netzfahrplan grundsätzlich das Kundencenter Netzfahrplan. (Sofern ein Ausfall des Systems TPN seitens der DB Netz AG festgestellt wird, erfolgt auf elektronischem Weg zusätzlich eine Kundeninformation über das Vorgehen im Störfall).

Empfänger der Trassenanmeldungen im Gelegenheitsverkehr ist grundsätzlich der Regionalbereich, in dem die Trasse beginnt. Bei Trassenanmeldungen, die mehrere Eisenbahninfrastrukturunternehmen betreffen, ist der Empfänger der Regionalbereich, in dem die Trasse in das Streckennetz der DB Netz AG einbricht. Mit den Zugangsberechtigten können einvernehmlich besondere Regelungen getroffen werden.

**Frist für Abgabe der Trassenanmeldung**

- (6) Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan müssen zu dem im Terminplan in den Nutzungsbedingungen Netz (NBN) genannten Anmeldetermin bei der DB Netz AG vorliegen. Für Trassenanmeldungen zum Gelegenheitsverkehr gelten die Bearbeitungszeiten nach Abschnitt 3.

**vorkonstruierte Trassen**

- (7) Die DB Netz AG kann Angebotstrassen erstellen, die von allen EVU/ZB im Internet eingesehen werden können. Auf Basis dieser Angebotstrassen können die EVU/ZB unter Angabe der entsprechenden Referenznummer Anmeldungen abgeben.

## 2 Besonderheiten der Trassenanmeldung

**Reisezug/  
Güterzug**

- (1) In Güterzügen dürfen nur Personen befördert werden, die zur Begleitung des Transportgutes notwendig sind. Sollen in einem Zug, der überwiegend der Güterbeförderung dient, auch andere Personen befördert werden, ist er als Reisezug anzumelden.

**Haltezeiten**

- (2) Die Haltezeiten sind durch das EVU/ den ZB anzugeben.

**Bemessung von Aufenthaltszeiten**

Bei der Bemessung von Aufenthaltszeiten bei öffentlichen Halten von Reisezügen sind vom EVU die physikalische Mindestzeit für Öffnungs- und Schließvorgänge der

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Trassenanmeldungen</b>	<b>402.0202 Seite 5</b>

Türen der eingesetzten Fahrzeuge und der erwartete Zeitbedarf für den Fahrgastwechsel (insbesondere auch Schülerverkehre und besonders zeitintensive Fahrradbe- und Entladebahnhöfe) zu berücksichtigen.

- (3) Unabhängig von ermittelten Haltezeiten müssen in folgenden Fällen zwei Minuten Mindesthaltezeit berücksichtigt werden:

**Mindestaufent-  
haltszeiten**

- veröffentlichte Kundenhalte von Zügen des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV),
- Wechsel der Zugnummer,
- Übergang von Stammfahrplan auf Flügelfahrplan und umgekehrt oder auf/von Doppelfahrpläne(n) (wegen Neuaufrufs in EBUa),
- Wirbelstrombremse sperren/entsperren.

Bei nachfrageschwachen Kundenhalten des SPFV kann zur Generierung von Fahrzeitreserven im nachfolgenden Streckenabschnitt die Mindesthaltezeit auf eine Minute reduziert werden, wenn dafür eine Minute zusätzlicher Puffer in den Ausfahrabschnitt gelegt wird (1+1-Halte). Die Auswahl der Halte erfolgt in Abstimmung mit dem EVU.

Bei Zügen des Nahverkehrs darf eine Haltezeit von 0,5 Minuten nicht unterschritten werden.

Auf Stadtschnellbahnstrecken darf die Mindesthaltezeit nur dann unterschritten werden, wenn die gewünschte Reduktion durch das EVU unter Beachtung der technischen und verkehrlichen Erfordernisse nachvollziehbar nachgewiesen wurde.

Bei Fahrtrichtungswechsel innerhalb eines Zuglaufs darf die Mindesthaltezeit grundsätzlich 5 Minuten nicht unterschreiten.

Bei Vereinigen konventioneller Züge mit wirksamer Magnetschienenbremse sind mindestens 8 Minuten Haltezeit vorzusehen.

- (4) Mindestwendezeiten schaffen die Voraussetzungen, dass ein am Zugbahnhof pünktlich ankommender Zug mit derselben Wagengarnitur pünktlich zurückfahren kann. Für Triebwagen, Triebzüge und Wendezüge ist eine Mindestwendezeit von 5 Minuten erforderlich. Abweichende Wendezeiten müssen seitens der EVU nachgewiesen und mit der DB Netz AG vereinbart werden.

**Mindestwende-  
zeiten**

- (5) Mindesthalte- und -Wendezeiten dürfen nicht unterschritten werden. Sofern dies bei der Trassenanmeldung nicht

**Unterschreitung  
Mindestzeiten**

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Trassenanmeldungen</b>	<b>402.0202 Seite 6</b>

berücksichtigt wird, betrachtet die DB Netz AG die Trassenanmeldung als nicht plausibel.

**Anzeigegeführte Züge**

- (6) Wird es notwendig, bei einem Zug innerhalb einer anzeigegeführten Strecke oder zwischen zwei anzeigegeführten Strecken die größte zulässige Geschwindigkeit eines Zuges zu verändern, muss auch der Zugdateneinsteller im Triebfahrzeug umprogrammiert werden. Diese Umprogrammierung ist nur bei Stillstand des Zuges möglich, daher muss in der Trassenanmeldung für eine zwischen den beiden anzeigegeführten Strecken liegende Betriebsstelle ein Halt angemeldet werden. Eine Umprogrammierung ist nicht erforderlich, wenn die größte zulässige Geschwindigkeit des Zuges höher ist als die zulässige Geschwindigkeit der anzeigegeführten Strecke.

**Anzumeldende Bremsstellung der Züge**

- (7) Alle Züge sind grundsätzlich in der nach den technischen Normen höchstmöglichen Bremsstellung anzumelden. Hierbei sind die besonderen Bedingungen beim Einsatz von Wirbelstrombremsen zu beachten.

**Alternative Fahrplanelementkombinationen**

- (8) Zu einem Fahrplan ist eine alternative Zugkonfiguration möglich, sofern diese sich nicht elementar von den ursprünglichen Fahrplanangaben unterscheidet. So ist zum Beispiel als Alternativbespannung zur angegebenen Ellok-Baureihe eine alternative Ellok möglich. Ausgeschlossen sind grundsätzlich die folgenden Kombinationen:

- Alternierende Traktionsarten (E-Traktion alternativ zu Dieseltraktion) (Ellok kann keine Alternative zu Dieseltraktion sein),
- Alternativen zwischen Zügen mit außergewöhnlichen Eigenschaften gem. 402.0208 (z.B. ICE-A <-> ICE-W; ICE-A <-> ICE-B),
- alternative Höchstgeschwindigkeiten (Ausnahme: Auf den betroffenen Strecken sind keine Bahnübergänge vorhanden oder die Fahrzeitdifferenz zwischen den benachbarten Zugmeldestellen auf diesen Strecken ist kleiner als 1 Minute).

Generell ausgeschlossen ist die Kombination „mit/ohne Zugsicherungssystem ETCS“, da diese Alternativen je nach Streckenanforderungen nicht gefahren werden können.

Werden Trassen mit alternativer Fahrplanelementkombination angemeldet, so ist als Basisversion immer die Zugkonfiguration mit den fahrplantechnisch ungünstigsten Parametern anzumelden (z.B. geringste Bremsleistung bei gewünschter niedrigster Bremsstellung; größere Zug-

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Trassenanmeldungen</b>	<b>402.0202 Seite 7</b>

länge; leistungsschwächstes Triebfahrzeug; Baureihen mit bestehender Brückenrestriktion mit dem Suffix „-B“).

*In Zweifelsfällen kann die fahrplantechnisch ungünstigere Zugkonfiguration nach Rücksprache mit der DB Netz AG identifiziert werden.*

- (9) Aus betrieblich-technischen Gründen beträgt die Mindestgeschwindigkeit in der Trassenkonstruktion 20 km/h. **Mindestgeschwindigkeit**
- \* (10) VO (EU) 1304/2014 definiert ein Streckennetz („leisere Strecken“), auf dem grundsätzlich nur „leise“ Züge verkehren dürfen. Züge mit mindestens einem „lauten“ Güterwagen können grundsätzlich nur Strecken des „lauten Netzes“ nutzen. **Lärmschutz nach VO (EU) 1304/2014**
- \* Bezüglich der weiteren Ausführungen zur Umsetzung der Vorgaben der VO (EU) 1304/2014 siehe Ziffer 3.4.7. der NBN und insbesondere zu „lauten“ Güterzügen die Ziffer 3.4.7.2 der NBN. **„Laute“ Güterzüge**
- \* In TPN werden durch Nutzung der Felder „laut“, bzw. „leise“ die entsprechenden Angaben zum Zug angeklickt. Bei nicht zutreffenden/fehlenden Angaben wird die Trassenanmeldung gem. Ril 402.0203 bzw. 402.0204 plausibilisiert. **Trassenanmeldung**
- (11) Als „leise“ sind bei der Trassenanmeldung anzugeben: **Lärmschutzangabe in der Trassenanmeldung**
- Züge ohne Güterwagen,
  - Züge mit Güterwagen im Netzfahrplan und Gelegenheitsverkehr, wenn die eingesetzten Güterwagen nicht laut im Sinne Art. 5a der VO (EU) 1304/2014 sind (vgl. Ziffer 3.4.7.2 der NBN),
  - Züge mit Güterwagen, die vom Betriebsverbot des Art. 5a gemäß Nummer 7.2.2 des Anhangs der VO (EU) 1304/2014ausgenommen sind,
- Als „laut“ sind bei der Trassenanmeldung anzugeben:
- wenn die eingesetzten Güterwagen laut im Sinne des Art. 5a der VO (EU) 1304/2014 sind (vgl. Ziffer 3.4.7.2 der NBN),
  - Züge mit Güterwagen, wenn die eingesetzten Güterwagen laut im Sinne des Art. 5a der VO (EU) 1304/2014 sind und den Ausnahmen der Nummer 4.4.1 des Anhangs der VO (EU) 1304/2014 i.V.m. Ziffer 3.4.7.6a der NBN und Nummer 4.4.2 des Anhangs der VO (EU)

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Trassenanmeldungen</b>	<b>402.0202 Seite 8</b>

1304/2014 i.V.m. Ziffer 3.4.7.6b der NBN unterliegen. \*

*Hinweis: Auf besondere Umstände dieser Ausnahmen (z.B. „laute“ Schadfahrzeugfahrten, die bei Fahrten zur Instandsetzung leise Strecken befahren müssen, da keine Alternative zur Verfügung steht), ist im Feld „Bemerkungen Kunde an Netz“ in der Trassenanmeldung hinzuweisen.* \*

**Ermittlung des zutreffenden Laufwegs**

- (12) Zur Ermittlung des richtigen Laufwegs für die Trassenanmeldung auf dem Schienennetz der DB Netz AG werden die leiseren Strecken des Netzes im ISR unter „Gehört zu einer leiseren Eisenbahnstrecke“ im Reiter „Infrastruktur“ als „leisere“ ausgewiesen. \*

**Für Bundespolizei sicherheitsrelevanter Zug**

- (13) Die EVU/ZB sind verpflichtet bei der Trassenanmeldung mitzuteilen, ob es sich um einen für die Bundespolizei sicherheitsrelevanten Zug handelt. Ein für die Bundespolizei sicherheitsrelevanter Zug liegt in folgenden Fällen vor:
- im Personenverkehr bei Personentransporten zu
    - Versammlungen (insb. Demonstrationen),
    - Eishockeyspiele u.ä. sowie Großveranstaltungen wie z.B. Kirchentage, Tag der Deutschen Einheit).
  - im Güterverkehr bei Transporten von
    - Truppenkontingenten bzw. Militärgütern (z.B. Waffen, Munition, Waffensystemen, Gefechtsfahrzeugen)
    - Uranhexafluorid / Uranerzkonzentrat,
    - Schusswaffen, Munition oder Sprengstoffen.

Alle Trassenanmeldungen für derartige Züge müssen im Trassenportal Netz durch Aktivieren der Checkbox „BPOL-meldepflichtig“ gekennzeichnet werden. Die Kennzeichnung muss stets für den kompletten Datensatz (inkl. evtl. Ergänzungsfahrpläne) erfolgen, auch wenn die zuvor genannten Tatbestände nur auf einer Teilstrecke eines Laufwegs erfüllt sind. Bei Nutzung der Trassenanmeldevordrucke 402.0202V01 und V02 muss jeweils das Kästchen „BPOL-meldepflichtig“ angekreuzt werden.

Fahrplanunterlagen für als „BPOL-meldepflichtig“ markierte Züge werden inkl. allen Änderungen und Ergänzungen nach ihrer jeweiligen Inkraftsetzung von der DB Netz AG



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Trassenanmeldungen</b>	<b>402.0202 Seite 9</b>

an die in Ziffer 3.3.4.6 e) der NBN genannten Stellen übermittelt.

### **3 Bearbeitungszeiten im Gelegenheitsverkehr**

- (1) Die Zeiten zur Bearbeitung teilen sich auf in
- die Zeit für die Trassenbearbeitung bei der DB Netz AG (Bearbeitungsfrist),
  - die Zeit für die Annahme des Angebots durch das EVU/den ZB (Annahmefrist) und
  - die Zeit für die Bekanntgabe des Fahrplans durch die DB Netz AG an alle beteiligte Stellen (Frist Fahrplanbekanntgabe).

#### **Fristen für die Anmeldung**

Anmeldungen für Zuweisungen einzelner Zugtrassen	Frist für Trassenbearbeitung	Frist des Kunden zur Annahme des Angebots	Frist für die Erstellung der Fahrplanbekanntgabe
	Unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von 5 Arbeitstagen	1 Arbeitstag	1 Arbeitstag

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Trassenanmeldungen</b>	<b>402.0202 Seite 10</b>

<p>mit folgenden Eigenschaften (besonders aufwändige Bearbeitungen):</p> <p>Fahrten mit Dampflokomotiven (kohle- und ölgefeuert),</p> <p>Transporte bei denen eine Einzelgrenzlastberechnung erforderlich bzw. gewünscht ist,</p> <p>Messfahrten und Probefahrten,</p> <p>Fahrten mit Fahrzeugen, die nicht schneller als 50 km/h fahren können bzw. dürfen (z. B. Nebenfahrzeuge, Schadfahrten),</p> <p>Fahrten, die aufgrund der angemeldeten Fahrzeuge, der Streckenverhältnisse oder anderer Parameter eine besondere</p>	<p>Unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von 5 Arbeitstagen</p>	<p>1 Arbeitstag</p>	<p>1 Arbeitstag</p>
---	---	---------------------	---------------------

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Trassenanmeldungen</b>	<b>402.0202 Seite 11</b>

Form des Fahrplans erfordern (z. B. Zugleitbetrieb), Änderungsmeldungen zu Zugtrassen des Netzfahrplans nach dem Anmelde-termin im Sinne der Ziffer 4.2.1.2 Satz 3 NBN,	2 Wochen	1 Arbeitstag	1 Arbeitstag
für Fahrten im Gelegenheitsverkehr auf nicht als geöffnet i.S.d. Ziffer 2.5.5 NBN gekennzeichneten Strecken,			
für grenzüberschreitende Fahrten gem. Ziffer 4.2.4 NBN,	es gelten die Maximalfristen der von der jeweiligen Trassenanmeldung betroffenen ausländischen Infrastrukturbetreibern	1 Arbeitstag	1 Arbeitstag
für Transporte i. S. der Ziffer 3.4.3 NBN,	5 Arbeitstage	1 Arbeitstag	5 Arbeitstage
für Versuchsfahrten i. S. der Ril 408.3431	4 Wochen	1 Arbeitstag	5 Arbeitstage

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Trassenanmeldungen</b>	<b>402.0202 Seite 12</b>

Die vorgenannten Fristen sind Maximalfristen

Bei Anmeldungen für Zuweisung einzelner Zugtrassen ist unverzüglich, spätestens aber in dem zuvor aufgeführten Bearbeitungszeiten ein Trassenangebot abzugeben.

**Änderungen  
von Anmeldun-  
gen**

- (2) Ändert das EVU/der ZB eine vollständig vorliegende Trassenanmeldung, beginnt die Bearbeitungsfrist nach Abschnitt 4 erneut.

**Fehlende oder  
nicht plausible  
Angaben**

- (3) Der Beginn der Bearbeitungszeit richtet sich nach dem Zeitpunkt, zu welchem die fehlenden Angaben der DB Netz AG vorliegen. Werden die Angaben nicht übermittelt, kann die Anmeldung zur Trassenbearbeitung nicht angenommen werden.

**Großprogramme**

- (4) Zur Vorbereitung von Großprogrammen (z. B. Messen, Festveranstaltungen, Feiertagsverkehre) ist eine vorherige Abstimmung mit der DB Netz AG über die Bearbeitungszeiten erforderlich.

#### **4 Außergewöhnliche Transporte**

**Arten**

- (1) Für außergewöhnliche Transporte gelten die Regeln der Technischen Netzzugangsbedingungen (TNB) . Folgende Arten außergewöhnlicher Transporte können auftreten:

##### **a) Lademaßüberschreitungen**

Sendungen mit Lademaßüberschreitung sind Ladungen, die unter Berücksichtigung der vorgeschriebenen Breiten einschränkungen nach UIC-Verladerichtlinien das für die jeweilige Strecke kleinste Lademaß überschreiten.

Kodifizierte Ladungseinheiten auf zugelassenen kodierten Tragwagen des Kombinierten Verkehrs (KV), die das kleinste Lademaß einer der am Laufweg beteiligten Bahnen überschreiten, werden ohne Beförderungsanmeldung nur in festgelegten KV-Zügen auf einem besonders geprüften Streckennetz befördert.

##### **b) übergroße Fahrzeuge**

Übergroße Fahrzeuge sind Fahrzeuge, welche die eingeschränkte Bezugslinie (Fahrzeuggrenzungsline) G1 bzw. national G2 überschreiten.

##### **c) Schwerwagen**

Schwerwagen sind alle Fahrzeuge, deren Lastmerkmale eines oder beide der folgenden Kriterien überschreiten:

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Trassenanmeldungen</b>	<b>402.0202 Seite 13</b>

- eine Radsatzlast von 22,5 t bei einem Mindestrad-durchmesser von 840 mm und einem Mindestrad-satzabstand von 1500 mm.
- Lastwerte der Normstreckenklasse (DB-Streckenklasse D4).

#### **d) Transporte mit Besonderheiten**

Fahrzeuge oder Sendungen mit sonstigen technischen oder betrieblichen Besonderheiten, z. B.: Fahrzeuge, deren Beschaffenheit nicht den Bestimmungen der EBO entsprechen oder Fahrzeuge, die keine Anschriften tragen, mit denen die Kompatibilität des Fahrzeuges für den Bereich der DB Netz AG ausgewiesen wird.

Hierunter fallen u. a.

- Baumaschinen und Kranwagen, die nur mit betrieblicher Sonderbehandlung befördert werden dürfen,
- geschleppte Fahrzeuge mit Übergangskupplung der Bauart Scharfenberg,
- Fahrzeuge, die nicht in Regelzüge eingestellt werden dürfen.

Fahrzeuge auf Hilfsdrehgestellen sind keine Außergewöhnlichen Transporte, wenn außer Geschwindigkeitsbeschränkungen keine weiteren Bedingungen angemeldet werden.

- (2) Für jeden außergewöhnlichen Transport muss eine Machbarkeitsstudie aT durchgeführt und eine Bearbeitungsnummer (DB-Bza-Nummer) erteilt worden sein. Für regelmäßig verkehrende Transporte können Machbarkeitsstudien aT für den Zeitraum einer Fahrplanperiode durchgeführt und eine entsprechend gültige Bearbeitungsnummer (Dauer-DB-Bza-Nr.) erteilt werden.

**Trassenanmeldung**

Ist in der Machbarkeitsstudie aT gefordert, dass vor der Abgabe der Trassenanmeldung eine „Betriebsprogrammstudie für aT und Versuchsfahrten“ gem. Ziffer 5.5.4 NBN durchzuführen ist, muss deren Ergebnis vor Abgabe der Trassenanmeldung vorliegen. In der Trassenanmeldung muss durch einen entsprechenden Eintrag im Bemerkungsfeld „Kunde an Netz“ ein Bezug zu dieser Betriebsprogrammstudie hergestellt werden. Die in der Machbarkeitsstudie aT genannten betrieblichen Bedingungen und die in der Betriebsprogrammstudie übergebenen verkehrlichen Bedingungen (Laufweg, Verkehrstag) sind bei der Trassenanmeldung vom EVU zu beachten

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Trassenanmeldungen</b>	<b>402.0202 Seite 14</b>

Werden die Vorgaben aus Machbarkeitsstudie aT bzw. „Betriebsprogrammstudie für aT und Versuchsfahrten“ bei der Trassenanmeldung vom EVU/ZB nicht vollständig berücksichtigt, wird die Trassenanmeldung als nicht plausibel im Sinne der Ziffer 4.2.2.2 NBN behandelt.

Ist für einen einzelnen außergewöhnlichen Transport die Beförderung in einem Zug vorgesehen, für den bereits ein Einzelnutzungsvertrag ohne Berücksichtigung dieses aT abgeschlossen wurde, kann der ZB über den Vordruck 402.0202V04 die DB Netz AG beauftragen, die Durchführbarkeit eines aT innerhalb eines bestimmten zuvor geschlossenen Einzelnutzungsvertrags zu prüfen. Im Zuge der Prüfung ermittelt die DB Netz AG, ob die betrieblichen Bedingungen des aT zu einer Veränderung der im ENV festgelegten Fahrzeiten oder zu neuen Belegungskonflikten mit anderen bereits geplanten Trassen führen. In diesem Fall ist eine Einstellung des aT nicht durchführbar.

Es findet keine Änderungskonstruktion, sondern nur eine Machbarkeitsprüfung ohne Anpassung der Trasse statt.

Die Beauftragung muss mindestens 5 Arbeitstage vor dem gewünschten Versandtag bei der DB Netz AG eingehen. Geht die Beauftragung kurzfristiger ein, besteht keine Leistungspflicht der DB Netz AG.

- (3) Triebfahrzeuge, deren Streckenklasseneinstufung die Streckenklasse einer zu befahrenden Strecke überschreiten benötigen eine Machbarkeitsstudie aT. In der Dauerbeförderungsanordnung (DA) 1110 sind alle bisher aus diesem Grund erstellten Machbarkeitsstudien aT zusammengefasst. Die Gesamtausgabe der DA 1110 ist bei den Ansprechpartnern der Regionalbereiche erhältlich. Für Triebfahrzeuge deren Streckenklasseneinstufung die Streckenklasse einer zu befahrenden Strecke überschreiten und die bereits in der DA 1110 für die zu befahrende Strecke enthalten sind, ist unter „Beförderungsanordnung“ die 1110 anzugeben. Die Erstellung einer gesonderten Machbarkeitsstudie aT ist in diesem Fall für die Überschreitung der Streckenklasse nicht erforderlich. Für Triebfahrzeuge deren Streckenklasseneinstufung die Streckenklasse einer zu befahrenden Strecke überschreiten und die nicht in der DA 1110 enthalten sind, ist eine Machbarkeitsstudie aT gemäß Abschnitt 4 (2) dieser Richtlinie durchzuführen. Die für diesen Fall erteilte Bza-Nr. ist unter „BZA“ anzugeben. Die Aufnahme des Triebfahrzeugs in die DA 1110 wird automatisch geprüft und erfolgt zum jeweiligen Fahrplanwechsel, sofern die zugrundeliegende Machbarkeitsstudie

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Trassenanmeldungen</b>	<b>402.0202 Seite 15</b>

aT auch allgemein gewährt werden kann. Sofern Triebfahrzeuge aus anderen Gründen als der Überschreitung der Streckenklasse einer Machbarkeitsstudie aT bedürfen bzw. weitere Tatbestände im Wagenzug vorliegen, die einer Machbarkeitsstudie aT bedürfen, ist nach Abschnitt 4 (2) zu verfahren.

## 5 Fahrdynamische Triebfahrzeugdaten

- (1) Die Kenntnis der fahrdynamischen Triebfahrzeugdaten ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Konstruktion von Zugtrassen. Hierzu benötigt die DB Netz AG vom EVU Angaben zum Fahrverhalten der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge. Neben Triebfahrzeugen sind diese Angaben auch für Triebzüge oder andere Fahrzeuge mit eigenem Antrieb erforderlich.
- (2) Sieht die Anmeldung von Zugtrassen den Einsatz von Triebfahrzeugen vor, deren fahrdynamische Daten der DB Netz AG noch nicht bekannt sind, muss ein Antrag auf Aufnahme dieses Triebfahrzeugs in die Tfz-Datenbank gestellt werden. Um Verzögerungen bei der Bearbeitung zu vermeiden, müssen diese Angaben spätestens zwei Monate vor Abgabe der entsprechenden Trassenanmeldung bei der DB Netz AG vorliegen.
- (3) Im Einzelnen sind die im Vordruck 402.0202V05 enthaltenen Datenelemente anzugeben. Eine tabellarische Erläuterung der Pflichtangaben ist auf Seite 1 des Vordrucks angegeben. Ohne diese Angaben kann das Triebfahrzeug nicht in die IT-Systeme eingestellt werden.

**Definition**

**Bekanntgabe der Daten an die DB Netz AG**

**Vordruck**

## 6 Besondere Bedingungen für Schnellfahrstrecken (SFS)

- (1) Auf den folgenden Streckenabschnitten mit Tunneln der SFS Hannover - Würzburg und Mannheim - Stuttgart dürfen keine Gefahrgutzüge (beladene geschlossene Ganzzüge mit gefährlichen Gütern nach GGVSEB (einschließlich dem RID) sowie die daraus aufkommenden geschlossenen Leerwagenganzzüge mit ungereinigten Kesselwagen und Tankcontainern) verkehren:
  - Abzw. Sorsum bis Abzw. Edesheim,
  - Göttingen Abzw. Siekweg bis Bf. Fuldata-Ihringshausen,
  - Ksl-Oberzwehren bis Fulda Pbf.,

**Besonderheiten bei Gefahrgutzügen**

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Trassenanmeldungen</b>	<b>402.0202 Seite 16</b>

- Fulda Bft. Bronnzell bis Würzburg Hbf,
  - Abzw. Nantenbach bis Rohrbach,
  - Mannheim Hbf bis Hockenheim,
  - Üst. Forst bis Streckenende bei Stg-Zuffenhausen.
- Keine offenen Autotransportwagen**
- (2) Auf den Streckenabschnitten nach Absatz 1 sowie auf den Streckenabschnitten
- Bf Siegburg - Abzw. Mönchhof der SFS Köln - Rhein/Main,
  - Bf Allersberg - Bf Ingolstadt Nord der SFS Nürnberg - Ingolstadt,
  - Bf Unterleiterbach - Bf Erfurt Hbf der SFS Nürnberg - Erfurt
  - Abzw. Rübholz bis Einfahrtsignale Ulm Hbf der SFS Wendlingen - Ulm
- dürfen keine Reisezüge mit offenen, beladenen Autotransportwagen verkehren.
- Kein Güterverkehr**
- (3) Auf den Streckenabschnitten Bf Siegburg - Abzw. Mönchhof der SFS Köln - Rhein/Main und Bf Allersberg - Bf Ingolstadt Nord der SFS Nürnberg - Ingolstadt dürfen keine Güterzüge verkehren.
- Keine Güterzüge mit besetzten Reisezugwagen**
- (4) Auf den Streckenabschnitten Fulda Bft Bronnzell - Bf Burgsinn der SFS Hannover-Würzburg und Bf Unterleiterbach - Erfurt Hbf der SFS Nürnberg - Erfurt dürfen keine Güterzüge verkehren, die mit Personen besetzte Reisezugwagen mitführen (z.B. „rollende Landstraße“, Militärzüge mit Personenbeförderung).
- Befahren mit mehr als 250 km/h**
- (5) Die strukturelle Festigkeit der Fahrzeuge muss für die Belastung aus der Begegnung mit anderen Fahrzeugen, deren Geschwindigkeit entsprechend den örtlichen Bedingungen mehr als 250 km/h betragen kann, ausgelegt sein. Hierbei ist die Belastung bei Tunnelbegegnungen besonders zu berücksichtigen.
- SFS Köln-Rhein/Main**
- (6) Auf dem Streckenabschnitt Bf Siegburg - Abzw. Mönchhof der SFS Köln - Rhein/Main muss bei Geschwindigkeiten von über 200 km/h die Bremsausrüstung der Fahrzeuge für die entsprechende Geschwindigkeit (max. 300 km/h) und 40 Promille geeignet sein.
- Toilettenanlagen**
- (7) Auf den Streckenabschnitten, die mit mehr als 200 km/h befahren werden können, dürfen nur Reisezüge mit geschlossenem System der Toilettenanlagen eingesetzt werden.



<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Trassenanmeldungen</b>	<b>402.0202 Seite 17</b>

- (8) Für lokbespannte Reisezüge (auch im Wendezugbetrieb) gilt auf allen SFS eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h. **Vmax 230 km/h**

## **7 Besonderheiten bei Anmeldung von Trassen auf Basis der Energiesicherungs-transportverordnung (EnSiTrV)**

- (1) Zur Sicherstellung der Energieversorgung, ermöglicht die DB Netz AG im Rahmen der NBN und der EnSiTrV den Zugangsberechtigten, spezielle Trassen für Transporte von Energieträgern im Sinne der Anlage EnSiTrV anzumelden. **Gültigkeit der Trassen für Energieträger im Sinne der Anlage EnSiTrV**

Eine Trasse für Transporte von Energieträgern im Sinne der Anlage EnSiTrV muss bestimmte Voraussetzungen erfüllen, um gegenüber anderen Verkehren im SPV sowie SGV vorrangig behandelt zu werden.

- (2) Die Trasse für Transporte von Energieträgern im Sinne der Anlage EnSiTrV erhält gem. EnSiTrV nur dann Vorrang gegenüber anderen Verkehren, wenn zum Zeitpunkt des Transportes für den Start- oder Zielpunkt ein Versorgungsengpass nach § 2 EnSiTrV festgestellt wurde und diese Trasse als Ganzzug gemeinsam mit Last- und Leerfahrt angemeldet wird. Start- und Zielbahnhof der Last- und Leerfahrt können dabei abweichen. **Voraussetzungen einer Trasse für Energieträger im Sinne der Anlage EnSiTrV**

Die Trasse für Transporte von Energieträgern im Sinne der Anlage EnSiTrV kann nach Ausschöpfen der Konstruktionsspielräume auch vorrangig gegenüber anderen und bestehenden Verkehren konstruiert werden.

Die genauen Vorgaben für die Trassenanmeldung für Transporte von Energieträgern im Sinne der Anlage EnSiTrV sind nachfolgend in (3) beschrieben.

- (3) Die Trassenanmeldung muss mindestens zehn Kalendertage vor Durchführung der ersten Fahrt erfolgen. Folgende Angaben sind hierbei in der Anmeldung verpflichtend: **Besonderheiten bei Trassenanmeldung für Energieträger im Sinne der Anlage EnSiTrV**
- Nur als Ganzzug,
  - Angabe der zutreffenden Zuggattungen 81 - 84 für Transporte von Energieträgern im Sinne der Anlage EnSiTrV für deren Start- oder Zielpunkt ein Versorgungsengpass nach § 2 EnSiTrV festgestellt wurde,
  - nur gemeinsame Anmeldung Last- und Leerfahrt,

<b>Bahnbetrieb</b>	<b>Trassenmanagement</b>
<b>Planungsprocedere; Trassenanmeldungen</b>	<b>402.0202 Seite 18</b>

- nur mit Vorlage einer Erklärung nach Anlage 4.2.2.6.3 NBN gesendet per e-Mail an [EnKo-Netz@deutschebahn.com](mailto:EnKo-Netz@deutschebahn.com),
- Eingabe für Lastfahrt im Textfeld ‚Kunde an Netz‘: „Energieträger i.S.d. Anlage EnSiTrV“, Angabe des Datums und Uhrzeit des Versands der o.g. Vorlage der Erklärung nach Anlage 4.2.2.6.3 NBN,
- Eingabe für Leerfahrt im Textfeld ‚Kunde an Netz‘: „Energieträger i.S.d. Anlage EnSiTrV“ und Angabe „Leerzuführung“.

**Zusätzliche  
Regelungen**

Bestehende Trassen, welche die Voraussetzung eines vorrangigen Zuges von Energieträgern im Sinne der Anlage EnSiTrV erfüllen, können vom Zugangsberechtigten auf eine vorrangige Trasse gemäß EnSiTrV umbestellt werden durch Änderung der Zuggattungsunternummer, Eingabe in Textfeld ‚Kunde an Netz‘: „Energieträger i.S.d. Anlage EnSiTrV“ mit einer Frist von 10 Kalendertagen. Auch hier ist die Vorlage einer Erklärung nach Anlage 4.2.2.6.3 NBN erforderlich, gesendet per Email an [EnKo-Netz@deutschebahn.com](mailto:EnKo-Netz@deutschebahn.com).

