

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Trassenanmeldungen	402.0202 Seite 1

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.

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Trassenanmeldungen	402.0202 Seite 2

**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 SNB Kapitel 6).
 - 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.

Anmeldeformulare

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

Der Vordruck für den Gelegenheitsverkehr gilt auch für Triebfahrzeugfahrten, Messfahrten mit lokbespannten Zügen, Versuchszüge u. ä. Er darf für bis zu vier zusammenhängende Fahrten verwendet werden.

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

Das Formular für Anmeldungen zum Netzfahrplan findet auch Anwendung für unterjährige Anpassungen zum Netz-

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Trassenanmeldungen	402.0202 Seite 3

fahrplan. Wird das Formular zur Anmeldung von Fahrplananpassungen 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.

- (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
Trassenan-
meldung**

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.

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

**Frist für Abgabe
der Trassenan-
meldung**

**vorkonstruierte
Trassen**

2 Besonderheiten der Trassenanmeldung

- (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.

**Reisezug/
Güterzug**

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Trassenanmeldungen	402.0202 Seite 4

- Haltezeiten** (2) Die Haltezeiten sind durch das EVU/ den ZB anzugeben.
- Bemessung von Aufenthaltszeiten** (3) Bei der Bemessung von Aufenthaltszeiten bei veröffentlichten Halten von Reisezügen sind vom EVU die physikalische Mindestzeit für Öffnungs- und Schließvorgänge der Türen der eingesetzten Fahrzeuge und der erwartete Zeitbedarf für den Fahrgastwechsel (insbesondere auch Schülerverkehre und besonders zeitintensive Fahrradbe- und Entladebahnhöfe) zu berücksichtigen.
- Mindestaufenthaltszeiten** (4) Unabhängig von ermittelten Haltezeiten müssen in folgenden Fällen zwei Minuten Mindesthaltezeit berücksichtigt werden:
- 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.
- Mindestwendezeiten** (5) Mindestwendezeiten schaffen die Voraussetzungen, dass ein am Zugendbahnhof pünktlich ankommender Zug mit derselben Wagengarnitur pünktlich zurückfahren kann. Für

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Trassenanmeldungen	402.0202 Seite 5

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.

- (6) Mindesthalte- und -Wendezeiten dürfen nicht unterschritten werden. Sofern dies bei der Trassenanmeldung nicht berücksichtigt wird, betrachtet die DB Netz AG die Trassenanmeldung als nicht plausibel.

**Unterschreitung
Mindestzeiten**

- (7) Wird es notwendig, bei einem Zug innerhalb einer anzeigeführten Strecke oder zwischen zwei anzeigeführten 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 anzeigeführten 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 anzeigeführten Strecke.

**Anzeigeführte
Züge**

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

**Anzumeldende
Bremsstellung
der Züge**

- (9) 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:

**Alternative
Fahrplan-
element-
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).

Werden Trassen mit alternativer Fahrplanelementkombination angemeldet, so ist als Basisversion immer die Zugkonfiguration mit den fahrplantechnisch ungünstigsten Pa-

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Trassenanmeldungen	402.0202 Seite 6

rametern anzumelden (z.B. geringste Bremsleistung bei gewünschter niedrigster Bremsstellung; größere Zuglänge; 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.

Mindestgeschwindigkeit

- (10) Aus betrieblich-technischen Gründen beträgt die Mindestgeschwindigkeit in der Trassenkonstruktion 20 km/h.

3 Bearbeitungszeiten im Gelegenheitsverkehr

Fristen für die Anmeldung

- (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).

	Frist für Trassenbearbeitung	Frist des Kunden zur Annahme des Angebots	Frist für die Erstellung der Fahrplanbekanntgabe
Anmeldungen für Zuweisungen einzelner Zugtrassen	48 Stunden	1 Arbeitstag	1 Stunde

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Trassenanmeldungen	402.0202 Seite 8

2. Fahrten i. S. der Ziffer 2.5 der SNB (außergewöhnliche Transporte),
3. Transporte, bei denen eine Einzelgrenzlastberechnung erforderlich bzw. gewünscht ist,
4. Messfahrten und Probefahrten,
5. Fahrten mit Fahrzeugen, die nicht schneller als 50 km/h fahren können bzw. dürfen (z. B. Nebenfahrzeuge, Schadfahrten),
6. Fahrten, die auf Grund der angemeldeten Fahrzeuge, der Streckenverhältnisse oder anderer Parameter eine besondere Form des Fahrplans benötigen (z. B. Zugleitbetrieb),
7. grenzüberschreitende Fahrten gemäß Ziffern 4.2.3 und 4.2.4 der SNB,
8. Änderungsmeldungen zu Zugtrassen des Netzfahrplans nach dem Anmeldetermin im Sinne der Ziffer 4.2.1.2 Satz 3 der SNB.
9. Fahrten im Gelegenheitsverkehr auf nicht als geöffnet i.S.d. Ziffer 3.5.5 der SNB gekennzeichneten Strecken.

Änderungen von Anmeldungen

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

Fehlende oder nicht plausible Angaben

- (4) 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

- (5) 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) (Anlage 2.4.2 der SNB). Folgende Arten außergewöhnlicher Transporte können auftreten:

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Trassenanmeldungen	402.0202 Seite 9

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 (Fahrzeugbegrenzungslinie) G1 bzw. national G2 überschreiten.

c) Schwerwagen

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

- eine Radsatzlast von 22,5 t bei einem Mindestraddurchmesser von 840 mm und einem Mindestradsatzabstand 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 Geschwindigkeitsbe-

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Trassenanmeldungen	402.0202 Seite 10

**Trassenan-
meldung**

- schränkungen keine weiteren Bedingungen angemeldet werden.
- (2) Für jeden außergewöhnlichen Transport muss eine Machbarkeitsstudie aT durchgeführt und eine Bearbeitungsnummer (Bza-Nummer) erteilt worden sein. Für regelmäßig verkehrende Transporte können Machbarkeitsstudien aT für den Zeitraum einer Fahrplanperiode durchgeführt und eine entsprechend gültige Bearbeitungsnummer (Dauer-Bza-Nr.) erteilt werden. Ist für einen einzelnen außergewöhnlichen Transport die Beförderung in einem Zug vorgesehen, für den bereits ein Einzelnutzungsvertrag ohne Berücksichtigung dieses aT abgeschlossen wurde, so ist für die Durchführung dieses Transports die ursprüngliche Anmeldung mit dem Vordruck 402.0202V04 zu ändern.
 - (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 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.

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Trassenanmeldungen	402.0202 Seite 11

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. Fuldataal-Ihringshausen,
 - Ksl-Oberzwehren bis Fulda Pbf.,
 - Fulda Bft. Bronnzell bis Würzburg Hbf,
 - Abzw. Nantenbach bis Rohrbach,
 - Mannheim Hbf bis Hockenheim,

Besonderheiten bei Gefahrgutzügen

Bahnbetrieb	Trassenmanagement
Planungsprocedere; Trassenanmeldungen	402.0202 Seite 12

- Üst. Forst bis Streckenende bei Stg-Zuffenhausen.
- (2) **Keine offenen Autotransportwagen** 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
dürfen keine Reisezüge mit offenen Autotransportwagen verkehren.
- (3) **Kein Güterverkehr** 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.
- (4) **Keine Güterzüge mit besetzten Reisezugwagen** 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).
- (5) **Befahren mit mehr als 250 km/h** 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.
- (6) **SFS Köln-Rhein/Main** 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.
- (7) **Toilettenanlagen** Auf den Streckenabschnitten, die mit mehr als 200 km/h befahren werden können, dürfen nur Reisezüge mit geschlossenem System der Toilettenanlagen eingesetzt werden.

