

| | |
|---|-----------------------------------|
| Bahnbetrieb | Trassenmanagement |
| Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren | 402.0305 Seite 1 |

1 Allgemeines

- (1) Generell verfolgt die DB Netz AG das Ziel, Baumaßnahmen frühzeitig zu kommunizieren. Neben den notwendigen technischen, rechtlichen und finanziellen Planungsvorläufen ist dies ein weiterer Grund, warum die DB Netz AG frühzeitig mit den Planungen von Baumaßnahmen beginnt.

Ziel

- (2) Um die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs zu gewährleisten, müssen die netzweit gleichzeitig stattfindenden Baumaßnahmen in ihren räumlichen und zeitlichen Lagen so koordiniert werden, dass ihre Auswirkungen auf das Gesamtnetzgefüge möglichst gering sind.

Grundsätzliche Vorgehensweise

Die Koordinierung der Baumaßnahmen erfolgt grundsätzlich unter Berücksichtigung der Verkehrsströme und Betriebserschwernisse. Baumaßnahmen werden – wann immer möglich – in nachfrageschwachen Zeiträumen eingeplant. Zur Abfederung der unvermeidlichen Auswirkungen von Baumaßnahmen auf die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) werden Bauzuschläge in den Netzfahrplan eingearbeitet. Stellungnahmen bzw. Wünsche der EVU/ZB werden im möglichen Rahmen berücksichtigt. Durch diese Vorgehensweise soll die Beeinflussung der Züge durch Baumaßnahmen in allen Planungsphasen auf ein möglichst geringes Maß reduziert werden.

- (3) Die Regelungen in dieser Richtlinie werden bei baubedingter Einschränkung der Verfügbarkeit von Infrastrukturschlüssen und/oder Serviceeinrichtungen im Baubetriebsmanagement in analoger Weise angewendet. Dies gilt auch dann, wenn darüber hinaus keine Trassen betroffen sind.

Infrastrukturschlüsse, Serviceeinrichtungen

Für im Nachgang der Abstimmung erforderliche baubedingte zusätzliche Leistungen findet Abschnitt 7 Anwendung.

Hinsichtlich der Ausweisung von Gleiskapazitäten für Baulogistik gilt Abschnitt 3.1.9 der Nutzungsbedingungen für die Serviceeinrichtungen der DB Netz AG (Besonderer Teil).

2 Besonderes Zuweisungsverfahren bei baubedingt eingeschränkter Schienenwegkapazität im Netzfahrplan

| | |
|---|-----------------------------------|
| Bahnbetrieb | Trassenmanagement |
| Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren | 402.0305 Seite 2 |

Grundsatz

- (1) Für baubedingt eingeschränkte Infrastruktur, welche im Netzfahrplan gemäß § 44 Abs. 1 ERegG berücksichtigt wird, wendet die DB Netz AG ein besonderes Verfahren zur Festlegung und Zuweisung von Kapazitäten im Rahmen des Netzfahrplanerstellungsprocedures an.

Mit dem Ziel einer bestmöglichen Ausnutzung der verbleibenden Kapazität legt die DB Netz AG im Vorfeld der Netzfahrplanerstellung und nach Konsultation der Zugangsberechtigten die Anzahl von Kapazitäten pro Verkehrsart fest, welche maximal auf der baubedingt eingeschränkten Infrastruktur verkehren können (sog. Verkehrsartenmix). Dieser Verkehrsartenmix bildet die Grundlage für das spätere Zuweisungsverfahren im Rahmen der Netzfahrplanerstellung.

Auch auf mittelbar betroffenen Strecken können Entlastungsmaßnahmen notwendig werden, um Umleiterverkehre fahren zu können. Mittelbar betroffen sind Strecken, wenn diese zwar nicht durch Baumaßnahmen eingeschränkt sind, sie jedoch wegen der im Zeitraum der im Netzfahrplan berücksichtigten baubedingten Einschränkungen auf anderen Strecken mit zusätzlichen Verkehren (Umleiter) belegt werden sollen. Bei den Entlastungsmaßnahmen kann es sich insbesondere um verkehrsartbezogene Einschränkungen der Zugzahlen pro Zeiteinheit oder Umleitungen handeln.

Festlegung des Verkehrsartenmixes

- (2) Im Rahmen der Erstellung der Planungsparameter gemäß Richtlinie 402.0203 erarbeitet die DB Netz AG zur bestmöglichen Ausnutzung der verbleibenden Kapazität Verkehrsartenmixe gemäß folgender Vorgehensweise:
1. Die DB Netz AG ermittelt zunächst die auf Grund der vorgesehenen baubetrieblichen Einschränkung verbleibende Kapazität auf Basis des zu diesem Zeitpunkt aktuellen Fahrplans sowie bereits bekannter Änderungen.
 2. Die verbleibende Kapazität wird anschließend rein mathematisch verkehrsartbezogen proportional übertragen. Als Verteilungsschlüssel zwischen den Verkehrsarten wird die Kapazitätsverteilung verwendet, die ohne baubetriebliche Einschränkung vorhanden gewesen wäre.

| | |
|---|-----------------------------------|
| Bahnbetrieb | Trassenmanagement |
| Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren | 402.0305 Seite 3 |

3. Diese pro Verkehrsart verbleibende Kapazität kann von der DB Netz AG hinsichtlich einer bestmöglichen Ausnutzung der verbleibenden Kapazität (betriebliche / technische Erfordernisse) angepasst werden.

Bei der Erarbeitung des **Vorschlages für die Festlegung des Verkehrsartenmixes** berücksichtigt die DB Netz AG auch die Umleitungsfähigkeit der auf den baubetroffenen Abschnitten verkehrenden Verkehrsarten. Die Umleitfähigkeit beurteilt die DB Netz AG insbesondere nach folgenden Bewertungskriterien:

- Abgleich technischer Parameter Züge/Strecke
- Nutzung alternativer Verkehrsträger
- Anpassung/Optimierung der Zugcharakteristik
- Paarigkeit
- Zugangsmöglichkeit zu (angrenzender) Infrastruktur
- Fahrgastaufkommen
- Haltekonzepte
- Bedienungsbedürfnisse (z.B. Kraftwerksversorgung, Lieferketten)

Auf der baubetroffenen Strecke kann die DB Netz AG pro baubedingter Einschränkung verschiedene Verkehrsartenmixe vorschlagen (etwa für Tages- oder Nachtzeitraum, Haupt- oder Nebenverkehrszeiten). Die Angaben erfolgen pro Stunde und in Summe beider Richtungen.

Für die baubetroffenen Strecken werden die

- zur Bemessung des Verkehrsartenmixes unterstellte Kapazitätsverteilung der Strecke ohne baubedingte Einschränkung der Infrastruktur,
- Ergebnisse der mathematischen Verteilung der Restkapazitäten auf Grund der baubedingten Einschränkung der Infrastruktur,
- Vorschläge für die Festlegung des Verkehrsartenmixes sowie
- Vorschläge für Entlastungsmaßnahmen auf mittelbar betroffenen Strecken

| | |
|---|-----------------------------------|
| Bahnbetrieb | Trassenmanagement |
| Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren | 402.0305 Seite 4 |

für alle Baumaßnahmen in den baubedingten Einschränkungen der Infrastruktur (BbEI) aufgenommen, welche im Netzfahrplan berücksichtigt werden sollen.

Einschränkungen auf mittelbar betroffenen Strecken auf Grund von Umleitungsverkehren für im Netzfahrplan berücksichtigte Baumaßnahmen sind ebenfalls in den BbEI enthalten. Soweit es sich bei den Einschränkungen um (Teil-)Ausfälle oder Umleitungen handelt, ermittelt die DB Netz AG die betreffenden Verkehrsarten gemäß den in Kapitel 2 Abs. 3 genannten Kriterien. In den BbEI wird die DB Netz AG hierzu die Vorschläge für Entlastungsmaßnahmen auf mittelbar betroffene Strecken mit folgenden Inhalten aufnehmen und diese ebenfalls mit den ZB abstimmen:

- die von den Umleitern betroffene Strecke bzw. Abschnitt, die auslösende Baumaßnahme sowie den betreffenden Zeitraum,
- den Grad der mittelbaren Betroffenheit (notwendige Kapazitätsreduktion zur Durchführung der Umleiter),
- die notwendige Kapazitätsreduzierung pro betroffene Verkehrsart,
- ggf. zu erwartende sonstige Betroffenheiten pro Verkehrsart (z.B. Halteausfall oder Anpassungen der zeitlichen Lagen) sowie
- die Begründung des Vorschlages der DB Netz AG.

Die BbEI übersendet die DB Netz AG im Rahmen der Abstimmung der Planungsparameter 17 Monate vor Fahrplanwechsel. Über den aktuellen Stand der Vorschläge für die Festlegung der Verkehrsartenmixe informiert die DB Netz AG vorab im Rahmen der Planungsphase Integrierte Bündelung (ca. 21 Monate vor Fahrplanwechsel).

Zugangsberechtigte haben die Möglichkeit innerhalb von drei Wochen eine Stellungnahme hinsichtlich der vorgesehenen Dimensionierung ihrer Verkehrsart abzugeben. Sie haben damit die Möglichkeit, durch Nennung individueller Gründe die Kapazitätsverteilung unter den Verkehrsarten zu beeinflussen. Die DB Netz AG prüft die Stellungnahmen und berücksichtigt diese im möglichen Umfang. Das Ergebnis übersendet die DB Netz AG im Rahmen der abgestimmten Planungsparameter bis 16 Monate vor Fahrplanwechsel. Sofern die DB Netz AG einem Wunsch nach Anpassung einer Verkehrsart nicht nachkommen kann, begründet sie dies gegenüber dem betreffenden Zugangsberechtigten.

| | |
|---|-----------------------------------|
| Bahnbetrieb | Trassenmanagement |
| Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren | 402.0305 Seite 5 |

Nach Unterrichtung der Bundesnetzagentur hat diese sechs Wochen Zeit, die beabsichtigte Festlegung des Verkehrsartenmixes zu prüfen. Sofern die Bundesnetzagentur nicht die beabsichtigte Festlegung des Verkehrsartenmixes innerhalb der o.g. Frist ablehnt, sind die Verkehrsartenmixe ab 14 Monate vor Fahrplanwechsel verbindlich. Die DB Netz AG veröffentlicht die verbindlichen Verkehrsartenmixe. Sofern beabsichtigte Festlegungen von Verkehrsartenmischen von der Bundesnetzagentur abgelehnt wurden, erfolgt eine Überarbeitung durch die DB Netz AG.

Die Veröffentlichung der verbindlichen Verkehrsartmische enthält die festgelegte Verteilung der baubedingt eingeschränkten Kapazität auf die Verkehrsarten sowie die Benennung der Kriterien, welche bei der Bewertung der Umleitfähigkeit der Verkehrsarten herangezogen wurden. Diese Kriterien stellen Vorrangkriterien bei der Zuweisung von Schienenwegkapazität im Zeitraum der betreffenden Baumaßnahme dar.

Im Rahmen der Bekanntgabe der aktualisierten Planungsparameter (10 Monate vor Fahrplanwechsel) kommuniziert die DB Netz AG sämtliche, für die Netzfahrplanerstellung **verbindlichen Verkehrsartenmische**.

Im Nachgang der Netzfahrplanerstellung können etwaige baubedingte Änderungen gemäß Abschnitt 6 Absatz (3) Unterabsatz 2 erfolgen.

Zuweisung von Schienenwegkapazitäten im Rahmen der Netzfahrplanerstellung auf Basis verbindlicher Verkehrsartenmische

- (3) Sofern mehr Anträge auf Schienenwegkapazität im Rahmen der Netzfahrplanerstellung gestellt werden, als für die betreffende Verkehrsart im verbindlichen Verkehrsartenmix festgelegt ist, erfolgt die Zuweisung der Schienenwegkapazität abweichend von § 52 ERegG gemäß folgendem Verfahren:
1. Alle Anmeldungen, die nicht den in den verbindlichen Verkehrsartenmischen enthaltenen Kriterien genügen, erhalten ein alternatives Angebot. Dieses kann eine Einkürzung der angemeldeten Trasse oder Nutzung eines alternativen Laufweges beinhalten. Dabei kommen Konstruktionsspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 SNB von +/- 60 Minuten im Schienenpersonenverkehr und +/- 120 Minuten im Schienengüterverkehr zur Anwendung. Dies erfolgt

*

*

| | |
|---|-----------------------------------|
| Bahnbetrieb | Trassenmanagement |
| Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren | 402.0305 Seite 6 |

ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.

2. Führt die Vorgehensweise nach Absatz (3) 1. nicht zu einer Lösung, wendet die DB Netz AG Konstruktionsspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 SNB von +/- 30 Minuten im Schienenpersonenverkehr und + / - 90 Minuten im Schienengüterverkehr an. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.
3. Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume nicht zu einem Erfolg, hält die DB Netz AG Rücksprache mit den betroffenen EVU (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril. 402.0203 Abschnitt 6 (5)).
4. Führt die vereinfachte Koordinierung nicht zu einem Erfolg, so räumt die DB Netz AG den Zugtrassen den Vorrang ein, welche das höchste Regelentgelt erzielen. Ist eine Entscheidung auf dieser Basis nicht möglich, so erfolgt ein Höchstpreisverfahren gemäß § 52 Abs. 8 ERegG.

3 Planungsphasen Integrierte Bündelung und Baukapazitätsmanagement I

Integrierte Bündelung

- (1) Umfangreiche Bauvorhaben benötigen einen planerischen Vorlauf von mehreren Jahren. Im Rahmen der Planungsphase „Integrierte Bündelung“ (IB) werden diese Maßnahmen u. a. bezüglich ihrer zeitlichen Einordnung vorgeplant sowie über ihre Berücksichtigung im Netzfahrplan entschieden.

Bündelung von Baumaßnahmen

- (2) Um zeitgleich mehr Baumaßnahmen im Netzfahrplan berücksichtigen zu können, werden diese zu Bündeln zusammengefasst, um fahrplantechnisch homogene Regelungen zu ermöglichen. Die DB Netz AG erarbeitet im Rahmen der Bündelungsphase ein überregional verzahntes Bauprogramm sowie ein daraus abgeleitetes Konzept, welche Baumaßnahmen im Netzfahrplan Berücksichtigung finden sollen.

Über die Ergebnisse dieser Bündelungsphase informiert die DB Netz AG - im Vorfeld der Abstimmung der Planungsparameter - ihre Kunden im Rahmen von entsprechenden Veranstaltungen. Übrige Zugangsberechtigte (ZB) erhalten diese Informationen auf Anfrage.

Ziel dabei ist, die EVU/ZB frühzeitiger zu informieren und homogene Fahrplanregelungen anzubieten.

| | |
|---|-----------------------------------|
| Bahnbetrieb | Trassenmanagement |
| Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren | 402.0305 Seite 7 |

- (3) Werden Baumaßnahmen aus der IB im Netzfahrplan berücksichtigt, so werden deren fahrplantechnische Auswirkungen mit den EVU/ZB abgestimmt.

**Kommunikation
von Baumaßnahmen**

Der Abstimmungsprozess beginnt spätestens 17 Monate vor Fahrplanwechsel mit Versand des Entwurfs der Planungsparameter des betreffenden Netzfahrplans an die Kunden der DB Netz AG. Übrige EVU bzw. die ZB erhalten die Unterlagen auf Anfrage.

Die Planungsparameter enthalten auch Angaben (Anhang 1), welche bezüglich einer Berücksichtigung von Baumaßnahmen im Netzfahrplan von Interesse sind:

- Zusammenstellung „Baubedingte Einschränkungen der Infrastruktur“,
- Karten „Bauzuschläge nach Verkehrsart“ (Beispiel siehe 402.0305A01).

- (4) Nach Übersendung der Planungsparameter besteht die Möglichkeit, zu diesen geplanten baubedingten Einschränkungen der Infrastruktur innerhalb von 3 Wochen Stellung zu nehmen; die DB Netz AG hat anschließend 14 Tage Zeit, diese Stellungnahmen zu prüfen und ggf. in den Planungen zu berücksichtigen. 16 Monate vor Fahrplanwechsel teilt die DB Netz AG ihren Kunden bzw. den übrigen EVU/ZB durch Versand der abgestimmten Planungsparameter mit, wie bzw. welche Maßnahmen tatsächlich durchgeführt werden.

Abstimmung

Die EVU/ZB können durch ihre Stellungnahmen Einfluss auf die Planungsparameter des Netzfahrplans nehmen. Bei der Berücksichtigung der Stellungnahmen kann u. a. planungsrechtlichen Vorläufen, der Verfügbarkeit der notwendigen Technologien für bestimmte Bauverfahren am Markt, die gegenseitigen Beeinträchtigungen der Baumaßnahmen untereinander sowie den heterogenen Anforderungen der EVU/ZB Vorrang eingeräumt werden.

Die Festlegungen zur Durchführung von Baumaßnahmen werden von der DB Netz AG letztentscheidlich und nachvollziehbar getroffen.

Bei der Bewertung der Auswirkungen berücksichtigt die DB Netz AG insbesondere folgende Kriterien:

- **Vernetzung** (wie kann der vertaktete SPV sowie bestehende Transportketten im SGV sinnhaft ausgedünnt oder umgeleitet werden?),

| | |
|---|-----------------------------------|
| Bahnbetrieb | Trassenmanagement |
| Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren | 402.0305 Seite 8 |

- **Folgeverspätungen** (ist erkennbar, dass die Züge weitere Verspätungen auf ihrem Laufweg erhalten (oder Verspätungen abbauen) können? - wichtig für Anschlüsse in den nächsten Knoten sowie für kundenakzeptierte Zielankünfte im SGV),
- **Betrieberschwernisse**, welche EVU/ZB vsl. entstehen werden und die sie im Rahmen der Abstimmung an die DB Netz AG mitteilen (z.B. Betriebserschwerungskosten).

Die Aufzählung ist nicht priorisierend.

Vorschläge der EVU/ZB können durch die DB Netz AG prozessual berücksichtigt werden und zu einer Änderung der zeitlichen Lage oder der Dauer von Baustellen führen bzw. Auswirkungen auf die Bauzuschläge haben. Gleiches gilt für Vorschläge der EVU/ZB zu alternativen Betriebsverfahren, sofern diese nicht die Änderungen/Anpassungen von Schieneninfrastruktur induzieren (es sei denn, es handelt sich um einfache Betriebsverhältnisse).

Aktualisierung der Planungsparameter

- (5) Im Rahmen des Baukapazitätsmanagements I werden die EVU/ZB 10,5 Monate vor Fahrplanwechsel über eventuelle Aktualisierungen der baubedingten Einschränkungen informiert. Hierbei kann es sich um zeitliche Verschiebungen, räumliche Anpassungen und um Ausfälle von Baumaßnahmen handeln; in seltenen Fällen werden auch neue Baumaßnahmen in den Planungsparametern aufgenommen.

Zu dieser Aktualisierung können die EVU/ZB innerhalb von einer Woche Stellung nehmen; die DB Netz AG hat anschließend 1 Woche Zeit, diese Stellungnahmen zu prüfen und ggf. in den Planungen zu berücksichtigen. Die endgültige Herausgabe der Planungsparameter erfolgt dann 10 Monate vor Fahrplanwechsel.

Abstimmung weiterer Maßnahmen

- (6) Die DB Netz AG gibt in den BbEI auch Maßnahmen für die Abstimmung bekannt, die keine Berücksichtigung in der Netzfahrplanerstellung finden.

Hierbei handelt es sich um fixierte Baumaßnahmen, die bereits zum betreffenden Zeitpunkt (17 bzw. 10 Monate vor Fahrplanwechsel) bekannt sind, jedoch nicht die Kriterien zur Aufnahme von Baumaßnahmen im Netzfahrplan erfüllen.

Kriterien

| | |
|---|-----------------------------------|
| Bahnbetrieb | Trassenmanagement |
| Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren | 402.0305 Seite 9 |

- (7) Im Netzfahrplan können sowohl Einzelmaßnahmen als auch Maßnahmenbündel Berücksichtigung finden. Maßnahmenbündel werden berücksichtigt wenn sie im Rahmen des Bündelungsprozesses gebildet wurden und eine fahrplantechnisch homogene Behandlung möglich ist.

Darüber hinaus werden folgende Baumaßnahmen im Netzfahrplan berücksichtigt.

- Baumaßnahmen sind für die Trassenkonstruktion und damit für das Trassenangebot der DB Netz AG relevant;
- Baumaßnahmen sind zum Entscheidungszeitpunkt in der Finanzierung gesichert; es sind weiter keine Risiken aus dem Plan- und Baurecht erkennbar;
- Baumaßnahmen bzw. Maßnahmenbündel haben eine zeitliche Dauer von mehr als 2 Monaten.

Bei Baumaßnahmen/Maßnahmenbündeln mit einer zeitlichen Dauer von mindestens 6 Wochen bis maximal 2 Monaten erfolgt eine Berücksichtigung im Netzfahrplan nur, wenn erhebliche und umfangreiche Auswirkungen auf das Gesamtnetz der DB Netz AG absehbar sind. Grundsätzlich werden Baumaßnahmen mit einer Bauzeit unter 6 Wochen nicht im Netzfahrplan aufgenommen.

Baumaßnahmen in Bahnhöfen oder Zugbildungsanlagen können - sofern o. g. Voraussetzungen zutreffen - ebenfalls im Netzfahrplan berücksichtigt werden, wenn sie signifikante Auswirkungen auf die Streckenkapazität haben.

4 Planungsphase Baukapazitätsmanagement II

- (1) Etwa 17 Monate vor Fahrplanwechsel werden die EVU/ZB gebeten, eine Aufstellung über Ereignisse, die bei der Planung von Baumaßnahmen berücksichtigt werden sollen (z.B. Feste, Messen, Großveranstaltungen, Werksferien, absehbare Spitzen/Täler in der Transportnachfrage), zu übergeben.

Veranstaltungen
402.0305A02

Ergänzende Informationen sowie die zu verwendende Datei werden im relevanten Zeitraum durch die DB Netz AG in ihrem Internetauftritt zum Download zur Verfügung gestellt (Muster gem. Anhang 2). Die DB Netz AG informiert rechtzeitig über Beginn, genaue Zeitdauer für Rückmel-

| | |
|---|------------------------------------|
| Bahnbetrieb | Trassenmanagement |
| Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren | 402.0305 Seite 10 |

dungen und maßgeblichen Internet-Link mittels Bundesanzeiger.

Die Rückmeldungen der EVU/ZB müssen ca. 15 Monate vor Fahrplanwechsel bei der DB Netz AG vorliegen. Dann startet die DB Netz AG mit den Planungen zur Koordination von weiteren Baumaßnahmen (Baukapazitätsmanagement II) und stimmt diese mit den EVU/ZB ab.

Terminliche Vorgaben der VOB

- (2) Die nachfolgend dargestellte Terminkette des Baukapazitätsmanagements II sieht die Beendigung des Abstimmungsprozesses von Baumaßnahmen vor Abschluss der Nutzungsverträge für den jeweiligen Netzfahrplan vor. Aufgrund gesetzlicher Regelungen für die Vergabe von Bauleistungen in der Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen (VOB) müssen Bautermine bereits im Juni des Vorjahres festgelegt sein.

Weiter zwingen planerische Vorlaufzeiten (bei A-Maßnahmen) von 31 Wochen vor Baubeginn ab Fahrplanwechsel zu einem Planungsbeginn ab Anfang Mai.

Zweigeteilte Durchführung

- (3) Aufgrund der terminlichen Vorgaben nach (2) muss die Koordination der Baumaßnahmen auf Basis des während der Planungsphase „Integrierte Bündelung“ aktuellen Netzfahrplans erfolgen. Das Baukapazitätsmanagement II wird zudem in 2 Teilen durchgeführt (Teil 1 mit Baumaßnahmen im 1. Quartal - einschließlich des Zeitraums ab Fahrplanwechsel des vorangehenden Jahres - und Teil 2 mit Baumaßnahmen des 2.-4. Quartals - ausschließlich des Zeitraums ab Fahrplanwechsel des nachfolgenden Fahrplanjahres).

Abstimmung mit EVU – Teil 1

- (4) Die DB Netz AG informiert die EVU/ZB bis Anfang März durch die „Kundeninformation Großbaumaßnahmen-Entwurf Teil 1 (KiGbau-Entwurf Teil 1)“ über große geplante Baumaßnahmen einschließlich vorgesehener Fahrplan-konzepte (nicht trassenscharf) in diesem Zeitraum. In diesem KiGbau-Entwurf Teil 1 sind geplante größere Baumaßnahmen dargestellt, welche gemäß aktuellem Kenntnisstand der DB Netz AG umfangreiche Auswirkungen auf die EVU im kommenden Netzfahrplan haben werden.

Der KiGbau-Entwurf Teil 1 enthält mit den sog. „Fahrplaneinschätzungen“ (FE) eine erste Information der EVU/ZB über die vsl. Folgen der Baumaßnahmen auf Basis des nach Absatz (3) maßgeblichen Fahrplans. Die EVU/ZB haben 14 Tage Gelegenheit zur Stellungnahme. Diese Stellungnahmen fließen ebenfalls in die netzinterne Abstimmung der Maßnahmen ein. Neben den Wünschen der EVU/ZB muss die DB Netz AG bei der Koordination

| | |
|---|------------------------------|
| Bahnbetrieb | Trassenmanagement |
| Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren | 402.0305 Seite 11 |

der Baumaßnahmen noch weitere Rahmenbedingungen wie z. B. die Verfügbarkeit von Baumaschinen, Verfügbarkeit von Umleitungswegen oder die Planungssicherheit von Baumaßnahmen berücksichtigen.

Über das Ergebnis der Abstimmungen werden die EVU/ZB durch Bereitstellung des entsprechend fortgeschriebenen KiGbau-Entwurfs Teil 1 mit der „KiGbau-vorläufiges Endstück“ bis ca. 8 Monate vor Fahrplanwechsel informiert. Aus diesem vorläufigen Endstück sind – neben den anonymisierten Stellungnahmen der EVU/ZB – auch die Entscheidungen der DB Netz AG ersichtlich. Weichen die Entscheidungen der DB Netz AG von den konkreten Stellungnahmen der EVU/ZB ab, so begründet dies die DB Netz AG in der KiGbau.

Die DB Netz AG stellt die KiGbau ausschließlich im Internet bereit und gewährt Zugang auf Anfrage. Via Internet besteht die Möglichkeit zur Stellungnahme. Sofern durch Nichtverfügbarkeit der Internet-Anwendung die Stellungnahmefrist nicht eingehalten werden kann, akzeptiert die DB Netz AG auch schriftliche Stellungnahmen.

- (5) Analog wird bei der Erarbeitung des Baukapazitätsplans Teil 2 verfahren. Die Abstimmung der großen Baumaßnahmen in diesem Zeitraum mit den EVU/ZB beginnt mit Bereitstellung des KiGbau-Entwurfs Teil 2 (inkl. FE) bis ca. 8 Monate vor Fahrplanwechsel. Die EVU/ZB haben 4 Wochen Zeit zu Stellungnahmen. Die Ergebnisse dieser Abstimmung werden den EVU/ZB im „KiGbau-Endstück“ bis 5 Monate vor Fahrplanwechsel kommuniziert. Allen EVU/ZB wird ab 3 Monate vor Fahrplanwechsel eine aktualisierte KiGbau im Monatsrhythmus bereitgestellt, um frühzeitig über etwaige Änderungen (Ausfall, Verschiebung von Baumaßnahmen) zu informieren.
- (6) Die „KiGbau“ enthält keine Baumaßnahmen mit geringeren Auswirkungen (diese werden im Rahmen des Baubetriebsmanagements abgestimmt). Die Auswahl der Baumaßnahmen für die KiGbau basiert auf entsprechenden Einschätzungen der Experten vor Ort (z. B. erhebliche Verspätungen, (Teil-)Ausfälle, Umleitungen).
- (7) Die EVU/ZB können durch ihre Stellungnahmen Einfluss auf die Ausgestaltung des Baukapazitätsplans nehmen, durch
 - Vorschläge für eine andere zeitliche Lage,
 - Vorschläge zur Dauer von Baustellen,

Abstimmung mit EVU – Teil 2

Umfang der KiGbau

Einflussnahme EVU/ZB

| | |
|---|------------------------------|
| Bahnbetrieb | Trassenmanagement |
| Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren | 402.0305 Seite 12 |

- Wünsche bezüglich eines alternativen Umleitungslaufweges,
- Vorschläge zu einem alternativen Betriebsverfahren sofern diese nicht die Änderungen/Anpassungen der Schieneninfrastruktur induzieren (es sei denn, es handelt sich um einfache Betriebsverhältnisse).

Bei der Bewertung der Auswirkungen berücksichtigt die DB Netz AG insbesondere folgende Kriterien:

- **Vernetzung** (wie kann der vertaktete SPV sowie bestehende Transportketten im SGV sinnhaft ausgedünnt oder umgeleitet werden?),
- **Betriebserschwerisse**, welche EVU/ZB vsl. entstehen werden und die sie im Rahmen der Abstimmung an die DB Netz AG mitteilen (z.B. Betriebserschwerisnkosten),
- **Folgeverspätungen** (ist erkennbar, dass die Züge weitere Verspätungen auf ihrem Laufweg erhalten (oder Verspätungen abbauen) können? - wichtig für Anschlüsse in den nächsten Knoten sowie für kundenakzeptierte Zielankünfte im SGV).

Die Aufzählung ist nicht priorisierend.

Abstimmung weiterer Maßnahmen aus der integrierten Bündelung

- (8) Im Rahmen der Abstimmung mit EVU/ZB nimmt die DB Netz AG zusätzlich Baumaßnahmen inkl. Fahrplaneinschätzungen (FE) in die KiGbau auf, welche gemäß Abschnitt 3 (6) als Teil der Planungsparameter bereits mit den EVU/ZB abgestimmt worden sind, die jedoch nicht oder nur teilweise als baubedingte Einschränkung im Netzfahrplan berücksichtigt wurden. Analog der Verfahrensweise zur KiGbau haben EVU/ZB auch zu diesen Baumaßnahmen die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Baumaßnahmen mit Ausregelung im Netzfahrplan werden lediglich nochmals zur Information aufgeführt.

| | |
|---|------------------------------------|
| Bahnbetrieb | Trassenmanagement |
| Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren | 402.0305 Seite 13 |

5 Baumaßnahmen des Baubetriebsmanagements

- (1) Unterjährig werden lediglich die Baumaßnahmen erstmalig abgestimmt bzw. präzisiert, **Definition**

- für die keine vollständige Ausregelung durch den Netzfahrplan erfolgte oder
- die nicht im Rahmen des Baukapazitätsmanagements mit den EVU/ZB abgestimmt worden sind.

Unterjährig neue Maßnahmen, welche im Zeitraum der Erarbeitung des Baukapazitätsplans noch nicht bekannt waren, werden ebenfalls kommuniziert und abgestimmt; dazu zählen nicht Maßnahmen, deren Notwendigkeit für die DB Netz AG schon während der Erarbeitung des Baukapazitätsplans auf Grund des Streckeninfrastrukturzustandes, der Art, der Auswirkungen und des Umfangs der Bauarbeiten hätten bekannt sein müssen.

- (2) Die fahrplantechnische Bearbeitung von Baumaßnahmen erfolgt im Rahmen des Baubetriebsmanagements, sofern mindestens eines der drei nachfolgenden Kriterien erfüllt ist: **Kriterien**

- Baumaßnahme hat Auswirkungen auf Trassen bzw. Zugparameter;
- Baumaßnahme schränkt Verfügbarkeit der Infrastruktur temporär ein bzw. Infrastruktur steht temporär nicht zur Verfügung;
- Baumaßnahme ist nicht vollständig im Netzfahrplan berücksichtigt oder ist bereits als KonzeptSchätzung (KS) oder Qualifizierte Schätzung (QS) zur unterjährigen Bearbeitung vorgesehen (siehe Abschnitt 6).

- (3) Die Abstimmung der Baumaßnahmen erfolgt in diesem Stadium mit EVU, deren Trassen durch die Auswirkungen einer Baumaßnahme direkt tangiert werden. **Abstimmung**

Auch im Rahmen des Baubetriebsmanagements besteht für die EVU die Möglichkeit, sich bei Fragen und Problemen direkt an die DB Netz AG (hier: Baufahrplan) zu wenden.

Bei der Bewertung der Auswirkungen berücksichtigt die DB Netz AG insbesondere folgende Kriterien:

| | |
|---|------------------------------------|
| Bahnbetrieb | Trassenmanagement |
| Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren | 402.0305 Seite 14 |

- **Relation** (Gesamtlaufweg eines Zuges, ggf. internationaler Zug),
- **Restlaufweg** (Laufweg, den der Zug nach der Baustelle noch bis zu seinem Ziel zurückzulegen hat),
- **Reisezeit/Beförderungszeit** (vsl. Verlängerung),
- **Vernetzung** (wie kann der vertaktete SPV sowie bestehende Transportketten im SGV sinnhaft ausgedünnt oder umgeleitet werden?),
- **Folgeverspätungen** (ist erkennbar, dass die Züge weitere Verspätungen auf ihrem Laufweg erhalten (oder Verspätungen abbauen) können? - wichtig für Anschlüsse in den nächsten Knoten sowie für kundenakzeptierte Zielankünfte im SGV),
- **Betrieberschwernisse**, welche betroffenen Kunden vsl. entstehen werden und die sie im Rahmen der Abstimmung an die DB Netz AG mitteilen (z.B. Betriebserschwerungskosten).

*
*

Die Aufzählung ist nicht priorisierend.

Planungs- und Abstimmungsunterlagen

- (4) Die Planung und Abstimmung baubedingter fahrplantechnischer Regelungen im Baubetriebsmanagement erfolgt mittels der „Zusammenstellung der vertrieblichen Folgen (ZvF) und „Bildlicher Übersichten“ (BiÜ).

402.0305A03

ZvF werden betroffenen EVU übergeben, BiÜ können diesen auf Anfrage zur Einsicht vorgelegt werden.

Bildliche Übersichten

- (5) BiÜ stellen die geplante Reihenfolge der Züge in einem Streckenabschnitt dar, in dem die Anzahl der zur Verfügung stehenden Betriebsgleise infolge von Bauarbeiten vermindert wurde.

Sie umfassen den Streckenabschnitt, der durch die baubedingte infrastrukturelle Einschränkung betroffen ist und dient u.a. als Grundlage zum Erarbeiten der Fahrplanmaßnahmen, die mittels ZvF kommuniziert werden.

Beginn des Baubetriebsmanagements

- (6) Entsprechend der terminlichen Vorgaben der VOB beginnen die unterjährigen Planungen für A-Maßnahmen, welche ab Fahrplanwechsel realisiert werden sollen, netzseitig spätestens ab Anfang Mai- also zu einem Zeitpunkt, in dem die Erstellung des Baukapazitätsplans (hier: Teil 2)

| | |
|---|------------------------------|
| Bahnbetrieb | Trassenmanagement |
| Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren | 402.0305 Seite 15 |

sowie des betreffenden Netzfahrplans noch nicht abgeschlossen sind.

Bis zur Verfügbarkeit des Netzfahrplans werden Abstimmungsunterlagen auf dem jeweils gültigen Arbeitsstand der Netzfahrplanerarbeitung erstellt und bei Bedarf spätestens mit Übergabe der Zusammenstellung der vertrieblichen Folgen - Endstück aktualisiert.

- (7) Als A-Maßnahmen gelten Baumaßnahmen, bei denen
- Veröffentlichte Züge oder Verkehrshalte im Schienenpersonenverkehr (auch auf Teilstrecken)
 - ersatzlos (mind. ein Zug oder Verkehrshalt) oder
 - mit Ersatz (mind. elf Züge pro Tag)¹ ausfallen sollen.
 - Verspätungen im Schienenpersonenfernverkehr mit mehr als 15 Minuten pro Zug zu erwarten sind;
 - Reisezüge vor der veröffentlichten Abfahrtszeit verkehren sollen;
 - mehr als 10 Züge pro Tag über Strecken anderer Regionalbereiche umgeleitet werden sollen oder
 - erhebliche Kapazitätseinschränkungen im Schienengüterverkehr zu erwarten sind;
 - geschwindigkeitserhaltende und geschwindigkeitserhöhende Baumaßnahmen zur Durchsetzung der Geschwindigkeitskonzeption erforderlich sind;
 - Aufgabe von Anschlüssen im Schienenpersonenfernverkehr zu erwarten sind;
 - Verspätungsübertragungen im Schienenpersonenfernverkehr auf andere Regionalbereiche, die nach Abzug der vorhandenen Bauzuschläge voraussichtlich mehr als 5 Minuten pro Zug betragen werden;
 - Verspätungen im SGV ab 60 Minuten zu erwarten sind.

**Abstimmungs-
procedere A-
Maßnahmen**

¹ SEV, Alternativhalt oder Alternativzugangebot aus Erfahrung DB Netz AG denkbar

| | |
|---|------------------------------------|
| Bahnbetrieb | Trassenmanagement |
| Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren | 402.0305 Seite 16 |

- Kommunikation**
402.0305A03
- (8) Bei A-Maßnahmen werden die betroffenen EVU 24 Wochen vor Baubeginn über die Folgen einer Baumaßnahme durch Übergabe der „Zusammenstellung der vertrieblichen Folgen - Entwurf“ (ZvF-Entwurf, Anhang 3) informiert. Hierbei handelt es sich in der Mehrzahl um Baumaßnahmen, welche bereits im Baukapazitätsmanagement II mit den EVU/ZB im Rahmen der Erstellung der KiGbau abgestimmt wurden. Zusätzlich werden auch bisher noch nicht kommunizierte A-Maßnahmen aus dem Baukapazitätsmanagement II, sowie verschobene A-Maßnahmen in dieser Form mit den EVU abgestimmt.
- SE/IA betroffen**
- (9) Tangiert die Durchführung einer A-Maßnahme die Verfügbarkeit von Serviceeinrichtungen (SE) und/oder Infrastrukturanschlüssen (IA), so werden betroffene Nutzer / Betreiber 27 Wochen vor Baubeginn über die Folgen informiert, damit relevante Ergebnisse aus dieser Abstimmung möglichst bei der Erarbeitung von Fahrplankonzepten berücksichtigt werden können.
- Stellungnahme der EVU/Nutzer/Betreiber**
- (10) Die EVU/Nutzer/Betreiber haben 3 Wochen Zeit zur Stellungnahme. Hierauf kann die DB Netz AG jedoch nur eingeschränkt reagieren, da zu diesem Zeitpunkt z. B. Vorschläge für andere Bauverfahren auf Grund des dafür notwendigen planerischen und genehmigungsrechtlichen Vorlaufs nur noch begrenzt möglich sind. In diesem Stadium der Planung können Einwände der EVU - z.B. zur zeitlichen Lage der Baustelle - in der Regel nur innerhalb des bestehenden Rahmens und ggf. unter Beeinträchtigung der Produkte anderer EVU (in Abstimmung mit den Betroffenen!) berücksichtigt werden. Dies gilt auch für Vorschläge der EVU zu alternativen Betriebsverfahren, welche nicht die Änderungen/Anpassungen der Schieneninfrastruktur induzieren - (außer bei einfachen Betriebsverhältnissen). Einwände von EVU sind jeweils nur im Einzelfall beurteilbar.
- Weiterhin zwingt die Terminkette dazu, Baumaßnahmen 20 Wochen vor Baubeginn zu genehmigen, um anschließend die Ausschreibungen durchzuführen bzw. mit der Koordination kleinerer Maßnahmen (sog. B-Maßnahmen) zu beginnen. Unabhängig davon werden die Stellungnahmen der EVU - ggf. in mehreren Iterationsschleifen (Gesprächen mit EVU) - berücksichtigt und fließen in die „Zusammenstellung der vertrieblichen Folgen-Endstück“ (ZvF - Endstück) ein. Diese Unterlage wird den betroffenen EVU bis 15 Wochen vor Baubeginn zugesandt.

| | |
|---|------------------------------|
| Bahnbetrieb | Trassenmanagement |
| Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren | 402.0305 Seite 17 |

Züge mit gegenüber der Vorversion geänderten Fahrplanregelungen sind in der ZvF bzw. deren Entwürfen mittels „*“ und neu aufgenommene mittels „+“ hinter der Zugnummer gekennzeichnet. Zwischenzeitlich entfallene Fahrplanregelungen werden in der Tabelle „Entfallene Zugregelungen“ kommuniziert.

Im Rahmen der weiteren Konkretisierung erhalten betroffene EVU ein sog. Übergabeblatt (jeweils freitags 8 Wochen vor Baubeginn im Personenverkehr bzw. jeweils freitags 6 Wochen vor Baubeginn im Güterverkehr, Anhang 4), aus denen beispielsweise bei überregionalen Umleitungen die konstruierten Knotenzeiten (Ankunfts- und Abfahrtszeiten) für den Umleitungsweg ersichtlich sind. Spätestens 3 Wochen vor Baubeginn versendet die DB Netz AG für erforderliche Fahrplanregelungen die entsprechende Fahrplananordnung (Fplo, Anhang 5).

**402.0305A04,
402.0305A05**

- (11) Baumaßnahmen, die nicht als A-Maßnahmen einzuordnen sind, werden als B-Maßnahmen kategorisiert.

**Abstimmungs-
procedere B-
Maßnahmen**

Das Verfahren bei A-Maßnahmen gilt analog auch für B-Maßnahmen, deren Auswirkungen jedoch weniger gravierend für die EVU sind. B-Maßnahmen werden nach erfolgter Genehmigung von A-Maßnahmen mit dem Ziel eingeordnet, nicht bereits baubedingt verspätete Züge in einem unverträglichen Maße zusätzlich zu belasten. Die Information der EVU erfolgt mittels ZvF 10 Wochen vor Baubeginn. 7 Wochen vor Baubeginn endet der Zeitraum für die Abstimmung mit den EVU. Übergabeblätter werden bei Bedarf 4 Wochen und Fplo spätestens 3 Wochen vor Baubeginn versandt.

- (12) Eine erforderliche Abstimmung von Baumaßnahmen, die SE/IA tangieren und nicht als A-Maßnahme kommuniziert und abgestimmt werden, erfolgt im Rahmen der Zeitschiene für B-Maßnahmen.

SE/IA betroffen

- (13) Sofern die abgestimmten Fahrplanregelungen für A- und B-Maßnahmen Auswirkungen auf die Ressourcenplanung (z.B. Umlauf- oder Personaleinsatzplanung) von EVU haben, werden diese durch die DB Netz AG bei der Erarbeitung der Fplo nach Möglichkeit berücksichtigt.

**EVU-
Ressourcenpla-
nung**

Hierfür ist es erforderlich, dass die EVU ihre geänderte Ressourcenplanung spätestens 5 Wochen vor Baubeginn DB Netz vorlegen.

- * (14) Bei C-Maßnahmen handelt es sich um Baumaßnahmen, für die keine Abstimmung mit den Kunden erforderlich ist.

C-Maßnahmen

| | |
|---|------------------------------------|
| Bahnbetrieb | Trassenmanagement |
| Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren | 402.0305 Seite 18 |

- F-Maßnahmen** (15) Bei Baumaßnahmen zur dringenden Fehlerbeseitigung von Oberbaumängeln (F-Maßnahmen), die auf Grund technischer Vorgaben und zur Sicherstellung der Verfügbarkeit der Infrastruktur innerhalb von 6 Wochen zu planen und durchzuführen sind, informiert die DB Netz AG über erforderliche Fahrplanregelungen mittels Fplo mit einem Vorlauf von mindestens 2 Wochen vor Baubeginn.
- Ad hoc-Maßnahmen** (16) Ad hoc-Maßnahmen, d. h. sicherheitsrelevante Maßnahmen, die bevorstehende Sperrungen oder Geschwindigkeitsreduzierungen vermeiden oder bestehende Geschwindigkeitsreduzierungen beseitigen (Entstörungsmaßnahmen) sollen, können ebenfalls Auswirkungen auf die Produkte der EVU haben. Ihre Realisierung ist unverzüglich zu planen und durchzuführen. Aufgrund der Eilbedürftigkeit können keine Abstimmungen mit den EVU erfolgen. Die Regelung erfolgt daher - soweit möglich - per Fplo oder dispositiv.
- Nachträglicher Änderungsbedarf** (17) Im Rahmen der unterjährigen Abstimmung kann sich in Ausnahmefällen nachträglicher Änderungsbedarf ergeben. Dieser kann sowohl aus Wünschen der Kunden (z.B. Änderungsbestellungen) als auch aus zwischenzeitlich auftretenden Zwängen der DB Netz AG resultieren. In diesen Fällen reagiert die DB Netz AG unverzüglich und führt zusätzliche Abstimmungen durch.
- Kundenkommunikation** (18) Um die EVU/ZB über das Baugeschehen zu informieren, hat die DB Netz AG die bereits beschriebenen Verfahren implementiert. Zusätzlich veröffentlicht die DB Netz AG im Internet - wöchentlich aktualisiert - sukzessive sämtliche Baumaßnahmen mit einem bis zu 3-monatigen Vorlauf. Mit dieser Veröffentlichung soll sichergestellt werden, dass EVU sich vor Bestellung von Gelegenheitsverkehren über das Baugeschehen informieren können.

6 Baubedingte Fahrplanregelungen

- Definition** (1) Baubedingte Fahrplanregelungen sind alle Maßnahmen, die fahrplanmäßige Auswirkungen einer Baumaßnahme auf betroffene Trassen regeln. Diese Fahrplanregelungen erfolgen entweder im Netzfahrplan (Bauzuschläge, Berücksichtigung von Baumaßnahmen) oder im Rahmen des Baubetriebsmanagements (z.B. Umleitungen, Ausfall oder Verspätungen von Zügen). Abhängig von den Auswirkungen einer Baumaßnahme setzt die DB Netz AG mehrere Instrumente ein, um die EVU über die weiteren Folgen einer baubedingten Verspätung zu informieren.

| | |
|---|------------------------------------|
| Bahnbetrieb | Trassenmanagement |
| Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren | 402.0305 Seite 19 |

(2) Werden Baumaßnahmen im Netzfahrplan vollständig berücksichtigt, so erfolgt deren Regelung im Rahmen der Netzfahrplanerstellung. Für diese Fälle sind in der Regel keine weiteren Anpassungen notwendig.

Ausregelung im Netzfahrplan

(3) Eine Grundentlastung stellt eine netzfahrplanwirksame Einschränkung dar. Sie wird erforderlich, wenn aufgrund von Umfang und zeitlicher Dauer der auf der Strecke angemeldeten Baumaßnahmen (z.B. Serien- und Linienbaustellen) erhebliche Einschränkungen der Infrastruktur zu erwarten sind. Hierbei kann es sich z.B. um zeitlich begrenzte zusätzliche Fahrzeitzuschläge oder Laufweganpassungen handeln.

Grundentlastung

Zu einer Grundentlastung können weitere zeitlich begrenzte unterjährige baubedingte Fahrplanregelungen erforderlich werden, da die Auswirkungen einzelner Bauzustände größer sind, als durch die Grundentlastung abgedeckt. In diesen Fällen werden diese zusätzlichen Auswirkungen durch den Baufahrplan unterjährig bearbeitet.

Sollen Baustellen mit einer Grundentlastung im Netzfahrplan berücksichtigt werden, so wird entweder

- der Bauzustand, dessen Auswirkungen eine Vielzahl der übrigen Bauzustände abdeckt oder
- der Zugfolgeabschnitt mit dem größten Konfliktpotential

als maßgeblicher Abschnitt für die Bemessung der Grundentlastung herangezogen. Diese Abschnitte sind im Bauzeitraum kapazitätsbestimmend für die betreffende Strecke.

(4) Unterjährig werden bei Zügen, welche baubedingt früher abfahren oder umgeleitet werden sollen, im definierten Umfang neue Fahrzeiten konstruiert. Bei Umleitungen erfolgt die Konstruktion bis zum Wiedererreichen des Regellaufweges.

Neukonstruktion baubedingt verspäteter Züge

* Eine Konstruktion erfolgt ebenfalls, wenn baubedingt verspätete Züge des Personenverkehrs auf eingleisigen Strecken ohne Streckenblock oder ohne Zugbeeinflussung nach einem Abschnitt mit Schienenersatzverkehr verkehren. Dies gilt in analoger Weise auch für Schätzungen (Konzept- und Qualifizierte Schätzung) in Fällen, wenn der zu schätzende Zug unmittelbar nach Verlassen der Baustelle bzw. nach erfolgter Umleitung auf seinem Restlaufweg einen eingleisigen Streckenabschnitt ohne Strecken-

*

| | |
|---|------------------------------------|
| Bahnbetrieb | Trassenmanagement |
| Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren | 402.0305 Seite 20 |

block oder ohne Zugbeeinflussung durchfahren muss oder vor Plan verkehren soll. *

Die DB Netz AG teilt den EVU grundsätzlich die berechnete vsl. Verspätung nach erfolgter Durchfahung der Baustelle bzw. nach Wiedererreichen des Regellaufweges mit.

Qualifizierte Schätzungen (QS)

- (5) Ziel der Qualifizierten Schätzung (QS) ist die Verbesserung der Planungs- und Durchführungsqualität von Zugfahrten bei Bauarbeiten.

Eine QS ist eine Fahrzeit- und Haltezeitanpassung des Netzfahrplans infolge von Baumaßnahmen (jedoch keine Konstruktion). Grundlage ist der geänderte Fahrzeitbedarf eines Zuges und das bestehende Betriebsprogramm der betroffenen Strecke. Sie beginnt nach dem Wiedererreichen des Regellaufweges eines Zuges infolge einer baumaßnahmenbedingten Umleitung bzw. bei Verspätungseintritt vor oder nach einer Baustelle in neuer Fahrlage auf dem Regelweg und endet im Zielbahnhof, sofern der Zug nicht vorher seine ursprüngliche Fahrzeit wieder erreicht.

Vorplanfahrt

Zur Verbesserung der Betriebsqualität innerhalb eines baubedingt eingeschränkten Streckenabschnitts können auch Vorplanfahrten im Rahmen einer QS abgestimmt werden. Die Vorplanfahrten werden anschließend gemäß Absatz (4) konstruiert.

Kriterien

Die Erstellung einer QS ist sehr aufwändig und zeitintensiv. Daher können QS ausschließlich auf A-Maßnahmen angewendet werden. Die DB Netz AG hat darüber hinaus folgende Kriterien für Baumaßnahmen festgelegt, für die eine QS in Betracht kommen kann:

- es werden ausschließlich Vollzugtrassen (keine Leerzüge) geregelt, wobei als Folge einer Baumaßnahme
 - im Personenverkehr Verspätungen von mindestens 10 Minuten oder
 - im Güterverkehr
 - für betroffene Trassen des Marktsegments „Express“ Verspätungen von mehr als 15 Minuten bzw.
 - für betroffene Trassen des Marktsegments „Schnell“ Verspätungen von mehr als 30 Minuten

absehbar sein müssen.

| | |
|---|------------------------------|
| Bahnbetrieb | Trassenmanagement |
| Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren | 402.0305 Seite 21 |

Zusätzlich müssen die nachfolgenden Kriterien kumulativ erfüllt sein, damit für die Baumaßnahme eine QS in Betracht kommt:

- Ein stabiles Angebotskonzept (Vollzugstrassen (keine Leerzüge) des Personenverkehrs und Trassen der Marktsegmente „Express“ oder „Schnell“ im Schienengüterverkehr) liegt vor;
- Züge der QS-Maßnahme sind nicht von weiteren Baumaßnahmen betroffen (siehe hierzu Konzept-Schätzung);

Dabei ist zu beachten, dass weder Anschlüsse (auch Wagenübergänge) noch Auswirkungen von Baumaßnahmen ausländischer EIU im Rahmen einer QS geregelt werden können.

Die DB Netz AG identifiziert auf dieser Basis für alle Verkehrsarten Baumaßnahmen, für die die Erstellung einer QS in Betracht kommt. Ein Expertenteam überprüft für jede dieser Baumaßnahmen die Wirkung und Durchführbarkeit und erstellt eine Liste mit möglichen QS-Maßnahmen. Anschließend erfolgt die Abstimmung der QS-Vorschläge mit den EVU im Rahmen des Baukapazitätsmanagements. Die DB Netz AG übergibt bis ca. 9 Monate vor Fahrplanwechsel (für QS-Maßnahmen des ersten Quartals) bzw. ca. 8 Monate vor Fahrplanwechsel (für QS-Maßnahmen des zweiten bis vierten Quartals) die jeweiligen KiGbau-Entwürfe, auf deren Basis die EVU 2 bzw. 4 Wochen Zeit zur Benennung von QS-Vorschlägen haben.

Nach erfolgter Abstimmung werden die EVU durch die Übergabe des jeweiligen KiGbau-Endstückes ca. 8 Monate vor Fahrplanwechsel (Teil 1) bzw. ca. 5 Monate vor Fahrplanwechsel (Teile 1+2) informiert.

Im Baukapazitätsmanagement ausgewählte QS-Maßnahmen werden im Baubetriebsmanagement immer in den Fristen einer A-Maßnahme bearbeitet.

Die Erstellung einer QS erfolgt im Rahmen des Baubetriebsmanagements. Die Erarbeitung beginnt spätestens 15 Wochen vor Baubeginn und endet freitags 8 Wochen vor Baubeginn (Personenverkehr) bzw. freitags 6 Wochen vor Baubeginn (Güterverkehr). Ihre Ergebnisse werden zu dieser genannten Frist den betroffenen EVU im Übergabeblatt kommuniziert; sie werden ebenfalls in die betreffende Fplo aufgenommen. Zusätzlich erfolgt eine Eingabe der Ergebnisse in die Leitsysteme der DB Netz AG.

**Auswahl im
Baukapazitäts-
management**

Erstellung

| | |
|---|------------------------------------|
| Bahnbetrieb | Trassenmanagement |
| Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren | 402.0305 Seite 22 |

QS werden hauptsächlich für den Personenverkehr erstellt. Hauptproblem von QS für den Güterverkehr ist, dass die prozessbedingten Vorlaufzeiten zur Erstellung einer QS nicht immer dem volatilen Bestellgebaren im Güterverkehr gerecht werden können. Die Ergebnisse der QS setzen eine pünktliche Einfahrt des Zuges in die Baustelle (bzw. nach Verlassen des Umleitungsweges voraus) – diese Prämisse ist im Schienengüterverkehr oftmals unrealistisch und dort nur für Züge der Marktsegmente „Express“ und „Schnell“ anwendbar.

Die DB Netz AG bietet für das Produkt der Marktsegmente „Express“ bzw. „Schnell“ im Güterverkehr die Erstellung einer QS an, wenn die betreffenden Züge durch eine QS-Maßnahme tangiert sind und die relevanten Verspätungen von 15 Minuten („Express“) bzw. 30 Minuten („Schnell“) überschritten werden (Verfahren wie oben beschrieben).

Zusatz-QS

Unterjährig können außerdem durch Kunden zusätzliche QS (für den Personenverkehr und für Trassen der Marktsegmente „Express“ und „Schnell“ im Güterverkehr) für eine Baumaßnahme bei der DB Netz AG beantragt werden. Die Entscheidung über deren Durchführung ist abhängig von drei Kriterien: *

1. Fahrplanauswirkung der Maßnahme (Auswahl erfolgt einzelfallabhängig durch Wertung maßgeblicher Faktoren, z.B. Anzahl der verspäteten Züge, Anzahl aufgegebenener Anschlüsse, Notwendigkeit auf Grund neuer Fahrplankonzepte bedingt durch Zugausfälle, Effekte auf die Endkunden),
2. unterjährig angemeldete Baumaßnahme (Auswahl erfolgt analog den Kriterien zur Festlegung von QS im Rahmen des Baukapazitätsmanagements),
3. Beantragungszeitpunkt der QS (Durchführung prozessual nur bei Beantragung bis 21 Wochen vor Baubeginn möglich).

Angebots-QS

Die DB Netz AG bietet weitere Baumaßnahmen zur Behandlung als QS (Personenverkehr und Marktsegmente „Express“ und „Schnell“ im Güterverkehr) an, wenn diese den für Zusatz-QS festgelegten Kriterien entsprechen.

Das Angebot wird betroffenen Kunden mit dem Entwurf der ZvF 24 Wochen vor Baubeginn übergeben.

Eine Umsetzung erfolgt ausschließlich nach Zustimmung durch die betroffenen Kunden. Die Zustimmung muss bis

| | |
|---|------------------------------------|
| Bahnbetrieb | Trassenmanagement |
| Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren | 402.0305 Seite 23 |

21 Wochen vor Baubeginn mit der Stellungnahme zur ZvF vorliegen.

Die DB Netz AG erstellt pro Fahrplanjahr mindestens 100 QS.

QS-Anzahl

- (6) Die KonzeptSchätzung (KS) ist ein Instrument des Baufahrplans. Sie wird für Baukorridore und Schwerpunktbaustellen angewandt, welche zusätzlich zu den Netzfahrplankorridoren eine frühere und hochwertigere fahrplantechnische Behandlung erhalten.

KonzeptSchätzungen (KS)

Mit den EVU werden Grobkonzepte deutlich früher abgestimmt. Diese Grobkonzepte liefern bereits vor der unterjährigen Bearbeitung erste Aussagen über die zu erwartenden baubedingten Auswirkungen, wie beispielsweise Verspätungen, Umleitungen oder (Teil-)Ausfälle.

Die Erarbeitung einer KS erfolgt in zwei Stufen:

Erarbeitung

Die 1. Stufe der KS wird im Zeitraum 8 bis 1,5 Monate vor Fahrplanwechsel bearbeitet.

Vorschläge für KS werden auf Basis des KiGbau-Entwurfs Teil 2 entweder netzintern ermittelt oder durch EVU/ZB angeregt.

Ziel der 1. KS-Stufe ist die frühe Abstimmung von Konzepten zur fahrplantechnischen Regelung der durch Baustellen betroffenen Züge mit den EVU, um anschließend auf einer verbindlichen Basis zugscharfe Regelungen zu erarbeiten. Abgestimmte Konzepte werden nur in Ausnahmefällen geändert (z.B. Regelungsbedarf entfällt).

Voraussetzung für die KS ist die Verbindlichkeit der abgestimmten Konzepte mit den EVU (stabiles Angebotskonzept der Vollzugtrassen (keine Leerzüge) des Schienenpersonenverkehrs und der Trassen der Marktsegmente „Express“ und „Schnell“ im Güterverkehr).

Bei der Erstellung der fahrplantechnischen Konzepte werden möglichst homogene Fahrplanregelungen (ähnlich wie bei der Baustellen-Bündelung) entwickelt, welche für mehrere Baumaßnahmen und Bauzustände Gültigkeit haben.

Die DB Netz AG hat folgende Kriterien für Baumaßnahmen festgelegt, welche bei der Auswahl von Baumaßnahmen für die Durchführung einer KS Berücksichtigung finden sollen:

Kriterien

- das Verspätungsniveau auf Basis einer Fahrplaneinschätzung (FE) liegt im Personenverkehr bei mindestens 10 Minuten, im Güterverkehr bei

| | |
|---|------------------------------|
| Bahnbetrieb | Trassenmanagement |
| Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren | 402.0305 Seite 24 |

mehr als 15 Minuten (Marktsegment "Express") bzw. 30 Minuten (Marktsegment "Schnell")

sofern

- die Summe der in einem Konzept zu betrachtenden Baumaßnahmen mindestens 4 Bautage erfordern und mit einer gleichförmigen Sperrung durchgeführt werden und
- die Realisierung der Baumaßnahmen im 2. bis 4. Quartal eines Jahres geplant ist, da die Vorlaufzeiten der KS für die zugscharfe Regelung einen Vorlauf von mindestens 24 Wochen erfordern

oder

- es sich um einen bautensiven Zeitraum handelt, welcher mindestens ein Wochenende inklusive mindestens eines Feiertages direkt vor dessen Beginn oder nach dessen Ende umfasst und in dem netzweit wirkende Baustellen, welche in gegenseitiger Wechselwirkung zueinander stehen (Mehrfachbetroffenheit) koordiniert werden sollen.

und

- die Anzahl der Baumaßnahmen, für die Konzept-Schätzungen durchgeführt werden, 250 Bauzeitfenster nicht überschreiten.

Zusätzlich können Baumaßnahmen mit geringeren Auswirkungen als oben genannt in einer KS berücksichtigt werden, wenn zwischen den Baumaßnahmen Wechselwirkungen auftreten.

Eine erste Kommunikation der Grobkonzepte erfolgt als Entwurf 8 Monate vor Fahrplanwechsel mit Versand des KiGbau-Entwurfes Teil 2. Die EVU verfügen dann bereits zu diesem Zeitpunkt über Informationen, welche sie für ihre Produktionsplanung bzw. Kundenkommunikation verwenden können.

Eine Abstimmung der KS mit den EVU erfolgt iterativ bis 1,5 Monate vor Fahrplanwechsel.

Die 2. Stufe der KS wird im Rahmen der unterjährigen Behandlung der betreffenden Baumaßnahmen erstellt, die

| | |
|---|------------------------------------|
| Bahnbetrieb | Trassenmanagement |
| Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren | 402.0305 Seite 25 |

Erarbeitung und Abstimmung erfolgt analog dem Procedure A-Maßnahmen.

Ziel der 2. KS-Stufe ist die Bereitstellung der kalender-tagsbezogenen zugscharfen Fahrplandaten, um diese den EVU für die Planung und Kommunikation bereit zu stellen.

Inhaltlich basiert die 2. Stufe der KS auf dem Instrument der Schätzung (wie die Qualifizierte Schätzung (QS)). Vorplanfahren und Umleitungen werden konstruiert, **Späterlegungen** werden bis zum Wiedererreichen des Sollfahrplans oder bis zum Zielbahnhof geschätzt.

Die KS geht dabei jedoch über die QS hinaus. So beruhen die Fahrplanregelungen auf den zuvor abgestimmten Konzepten der 1. Stufe, sie können daher auch Mehrfachbetroffenheit und Wechselwirkungen mit anderen Baumaßnahmen sowie im Ausnahmefall Anschlüsse etc. berücksichtigen.

Die Kommunikation der neuen Halte- und Fahrzeiten erfolgt 15 Wochen vor Baubeginn mit dem Übergabeblatt.

- (7) Flügelzüge bestehen aus eigenständigen Zügen, die ab und/oder bis zu einer Unterwegsbetriebsstelle einen Teil ihres Gesamtlaufweges gekuppelt befahren und auf diesem eine gemeinsame Trasse belegen.

Flügelzüge

Sind im Rahmen einer Schätzung auch baubedingte Verspätungen von Flügelzügen zu regeln, so werden KS'en bzw. QS'en für alle betroffenen Flügel des Zuges erstellt, sofern dies vom betroffenen EVU im Rahmen der Stellungnahme zum ZvF-Entwurf beantragt wird.

- (8) Eine Qualifizierte Ankunftsprognose (QAP) enthält für baubetroffene Züge des Güterverkehrs die vsl. Ankunftszeiten an den Zielbetriebsstellen. Sie wird erstellt, wenn ein in der ZvF enthaltener Güterzug nach Durchfahrt durch die Baumaßnahme oder Wiedererreichen des Regellaufwegs nach erfolgter Umleitung eine Fahrzeitverlängerung erhält.

Qualifizierte Ankunftsprognose (QAP)

Sie wird ermittelt durch parallele Fahrzeitverschiebung

- nach der Durchfahrt durch die Baustelle, oder
- bei Umleitungen - an der Betriebsstelle, in welcher der Zug wieder seinen Regellaufweg erreicht.

Auf Basis der QAP erfolgt die Disposition durch die betriebsführenden Stellen der DB Netz AG .

| | |
|---|------------------------------------|
| Bahnbetrieb | Trassenmanagement |
| Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren | 402.0305 Seite 26 |

Sofern ein Zug von mehreren Baustellen tangiert ist, wird diese Mehrfachbetroffenheit in der QAP berücksichtigt. Die Ergebnisse der QAP werden betroffenen EVU über den kompletten Laufweg des entsprechenden Zuges bis zwei Wochen vor Baubeginn zur Verfügung gestellt - zusätzlich zu den Unterlagen, welche die DB Netz AG im Rahmen der Planungsphase Baubetriebsmanagement an betroffene EVU übergibt.

Die tatsächlichen Fahrzeiten können abweichen. Trassenkonflikte sind ggf. nicht geregelt. Die Durchführung der Zugfahrt erfolgt dispositiv in gegenseitiger Absprache zwischen BZ und Fdl. Die QAP-Kommunikation per E-Mail stellt keinen Ersatz der Fplo dar, es gelten die übersandten Baufahrplanunterlagen gemäß Ril 402.0305.

7 Trassenanmeldungen baubedingter zusätzlicher Leistungen

Verfahren

- (1) Sind im Rahmen des Baubetriebsmanagements seitens der EVU in den unter Absatz (2) genannten Fällen baubedingte zusätzliche Trassen erforderlich, so melden diese die erforderlichen Trassen mit besonderem Vordruck spätestens 5 Wochen vor Beginn der maßgeblichen Baumaßnahme bei der DB Netz AG, Baufahrplan an.

Basis der Abstimmung und Voraussetzung für die Nutzung des Vordrucks ist die ZvF.

Anwendungsfälle

- (2) Hierunter fallen insbesondere zusätzliche baubedingte Anmeldungen für
- Zu- und Abführungsfahrten zu einem Schienenersatzverkehr,
 - Drehfahrten,
 - Zu- und Abführungsfahrten zu einer anderen als der gewöhnlichen Abstell- oder Tankanlage,
 - Zu- und Abführungsfahrten von Triebfahrzeugen oder
 - zusätzliche Verkehre auf Grund einer Änderung der Zugcharakteristik (z.B. Ablasten auf Grund geringerer Grenzlast einer Umleitungsstrecke).

Besonderheit: ZvF beantragen

- (3) Bei Bauarbeiten in Serviceeinrichtungen, in denen das betroffene EVU das Betriebsprogramm in eigener Zustän-

| | |
|---|------------------------------|
| Bahnbetrieb | Trassenmanagement |
| Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren | 402.0305 Seite 27 |

digkeit erstellt, kann sich die Notwendigkeit zur Durchführung baubedingter zusätzlicher Trassen ergeben.

In diesen Fällen kann das unter Absatz (1) genannte Verfahren nur Anwendung finden, wenn das betroffene EVU beim zuständigen Baufahrplan die Erarbeitung einer ZvF für diese Verkehre mindestens 12 Wochen vor Baubeginn schriftlich beantragt.

- (4) Der Antrag muss die von den Baumaßnahmen betroffenen (zu regelnden) Züge sowie darauf bezogen die zu erwartenden Auswirkungen beinhalten.

**ZvF-Antrag:
Inhalt und Frist**

Erarbeitung und Versand der ZvF sowie die weitere Abstimmung erfolgen analog Abschnitt 5 (10).

- (5) Den zu verwendenden Vordruck sowie einen Leitfaden als Ausfüllhilfe enthält Anhang 08.

**Vordruck
402.0305A08**

Vordruck, Leitfaden und weitere Erläuterungen zum Verfahren werden im Internetauftritt der DB Netz AG unter „www.dbnetze.com/baubedingtezusatzleistungen“ zum Download bereitgestellt.

- (6) Diese Regelung findet keine Anwendung für Baumaßnahmen, die im Trassenangebot der DB Netz AG bereits berücksichtigt wurden oder sich nicht ursächlich auf eine im Baubetriebsmanagement veränderte Trasse beziehen.

Ausschluss

| | |
|---|------------------------------------|
| Bahnbetrieb | Trassenmanagement |
| Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren | 402.0305 Seite 28 |

8 Planungsgrundsätze für ein neues Betriebsprogramm bei Schienenersatzverkehr (SEV)

- Entscheidung** (1) Bei einem baumaßnahmebedingten (Teil-) Ausfall von Personenzügen entscheidet das betroffene EVU über die Einrichtung eines SEV.
- Abstimmung Betriebsprogramm** * (2) Entscheidet sich das EVU für die Einrichtung eines SEV, so legt dieses ein neues Betriebsprogramm vor, das zwischen allen Beteiligten abzustimmen ist.
- Erstellzeitpunkt Betriebsprogramm** (3) Das Betriebsprogramm nach Absatz (2) muss so rechtzeitig abgestimmt werden, dass die DB Netz AG auf dessen Basis die erforderlichen Fahrplankonstruktionen – insbesondere bei Baumaßnahmen mit Konzept- oder Qualifizierter Schätzung gemäß Abschnitt 6 - qualitätsgerecht durchführen kann.
- Es gelten für die Abstimmung des Betriebsprogramms daher folgende Fristen:
1. KS-Maßnahmen bis 18 Wochen vor Baubeginn,
 2. QS- und sonstige A-Maßnahmen bis 11 Wochen vor Baubeginn,
 3. sonstige Baumaßnahmen bis 6 Wochen vor Baubeginn.
- Umsetzung** (4) Erarbeitung und Verteilung der Fahrplananordnung erfolgen durch die DB Netz AG auf Basis des Betriebsprogramms nach (2).
- Alle übrigen Maßnahmen der Planung und Abwicklung von SEV-Leistungen liegen im Zuständigkeits- und Regelungsbereichs des betroffenen EVU.
- 402.0305A06 Die Aufgabenverteilung im Überblick enthält Anhang 6.

9 Umplanung und Ausfall von Baumaßnahmen

- Umplanung** (1) Die DB Netz AG führt keine nachträglichen Umplanungen an Baumaßnahmen hinsichtlich des anzuwendenden Betriebsverfahrens bzw. der zeitlichen oder räumlichen Lage durch.
- Eine Umplanung ist als nachträglich zu betrachten, wenn sie

| | |
|---|------------------------------------|
| Bahnbetrieb | Trassenmanagement |
| Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren | 402.0305 Seite 29 |

- bei Baumaßnahmen mit Berücksichtigung im Netzfahrplan nach Abschluss des entsprechenden Trassennutzungsvertrages oder
- bei übrigen Baumaßnahmen nach Herausgabe des ZvF-Endstückes (A-Maßnahmen) bzw. nach Ablauf der Frist des Abstimmungsverfahrens gemäß Abschnitt 5 (11) (B-Maßnahmen)

erfolgt.

Dies gilt nicht für nachträgliche Umplanungen, welche keine Nachteile für die EVU/ZB ergeben oder deren Gründe nicht von der DB Netz AG zu vertreten sind.

- (2) Die DB Netz AG informiert betroffene Kunden ohne schuldhaftes Verzögern über den Ausfall von Baumaßnahmen. Gleiches gilt, bei vorzeitiger Beendigung von Baumaßnahmen.

Ausfall

10 Sonstiges

- (1) Baumaßnahmen können zu Verspätungen, Vorplanfahrten und Haltausfällen auf dem Regellaufweg, Umleitungen oder zu einem (Teil-)Ausfall von Zügen führen. Auch auf Strecken, auf denen zwar nicht gebaut, die jedoch als Umleitungsstrecken benötigt werden, können Umleitungen oder Ausfälle von Trassen erfolgen. Weiter können sich durch Baumaßnahmen Einschränkungen für die Zugcharakteristik (z.B. Länge, Last) ergeben.

Mögliche Auswirkungen von Baumaßnahmen

- (2) Zusätzlich zu den Kommunikations- und Abstimmungsprozessen besteht für EVU/ZB die Möglichkeit, sich je nach Planungsstand über die Auswirkungen von Baumaßnahmen im Rahmen von Dialogen zu informieren und sich mit den planenden Stellen der DB Netz AG auszutauschen.

Bau- und Informationsdialoge (BID)

In den Regionalbereichen der DB Netz AG finden dazu regelmäßige Bau- und Informationsdialoge (BID) statt. Diese dienen zur Information der EVU/ZB über aktuelle Entwicklungen im Baugeschehen und der Abstimmung von Baumaßnahmen. Einladungen hierzu erhalten die EVU/ZB mit Verkehren in den betreffenden Regionalbereichen mittels Kundeninformation ca. 4 Wochen vorher. Übrige ZB werden mittels Bundesanzeiger oder Netznachrichten informiert.

Regionale BID

- * Im Rahmen eines regionalen (IB-)BID werden ca. 21 Monate vor Fahrplanwechsel (März) u. a. erste Ergebnisse aus der Integrierten Bündelung kommuniziert. In diesen Dialogen haben EVU/ZB die Möglichkeit zur Stellungnahme.

*

| Bahnbetrieb | Trassenmanagement |
|--|----------------------|
| Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren | 402.0305 Seite 30 |

Stellungnahmen im Nachgang zum IB-BID können erst in folgenden Planungsphasen berücksichtigt werden.

Weitere regionale BID sind in den Monaten Juli und Oktober vorgesehen.

Zentrale BID

- * Ergänzend dazu führt die DB Netz AG jährlich spätestens im Juli ein zentrales BID durch, zu dem die Einladung ebenfalls mit einem Vorlauf von 4 Wochen mittels Kundeninformation erfolgt.
- *
- *
- *

- * Die DB Netz AG bietet ihren Kunden im Rahmen der BID zu Korridormaßnahmen (aus der Integrierten Bündelung, Baubedingten Einschränkungen der Infrastruktur und KonzeptSchätzung Stufe 1) auf zentraler Ebene an. Ziel dieser Gespräche ist die Erarbeitung konsensfähiger Alternativkonzepte zu Korridormaßnahmen, sofern diese in den regulären Abstimmungsrunden (BID, Baubedingte Einschränkungen der Infrastruktur (BbEI) zu x-17 bzw. x-10 sowie Konzeptabstimmungen zur KonzeptSchätzung) nicht erreicht werden können. Die Kunden der DB Netz AG haben die Möglichkeit, weitere Themen zu Korridormaßnahmen anzumelden.

Fragen / Hinweise

Zusätzlich besteht für die EVU die Möglichkeit, sich bei Fragen und Hinweisen direkt an die DB Netz AG (hier: Baufahrplan) zu wenden.

Ziele der Regelung von Maßnahmen

- (3) Ziel der Regelungen ist es, dass unter Berücksichtigung des verbleibenden Laufweges der betroffenen Trassen die qualitativen Auswirkungen in Summe möglichst gering gehalten werden. Die DB Netz AG prüft, ob infrastrukturelle Maßnahmen zur Beschleunigung des Betriebsablaufs möglich sind.

Dämpfung von Verspätungsübertragungen

- (4) Um Störungen im Zulauf der Baustellen abpuffern zu können, hält die DB Netz AG in der Baustelle Trassenkapazitäten als Erholungsphasen frei. Vorgesehen ist die stündliche Berücksichtigung eines Zeitfensters, welches sich aus dem Mittelwert einer Trasse auf dem Regelgleis und einer Trasse auf dem Gegengleis im baubetroffenen Abschnitt (im Regelfall max. 10 Minuten, auf als überlastet erklärten Schienenwegen max. 12 Minuten) bemisst.

Erholungsphasen

- * Erholungsphasen werden in Bildlichen Übersichten besonders ausgewiesen und dürfen nicht als Restkapazität verwendet werden.

Versand von Unterlagen

- (5) Für den Versand von individuellen Unterlagen im Rahmen der Kommunikation und Abstimmung baubedingter fahrplantechnischer Auswirkungen benennen EVU/ZB bis zu

| | |
|---|------------------------------|
| Bahnbetrieb | Trassenmanagement |
| Baubedingte Fahrplanregelungen abstimmen und kommunizieren | 402.0305 Seite 31 |

zwei Email-Adressen je Regionalbereich der DB Netz AG oder eine postalische Geschäftsadresse.

- (6) Unterlagen mit konkreten Angaben zu Kundenprodukten (z.B. ZvF) werden von der DB Netz AG nur dem betreffenden EVU zur Verfügung gestellt (da Geschäftsgeheimnis). Ausnahme: Existiert eine Vereinbarung einer gegenseitigen Einsichtnahme, so erhalten EVU auch Einsicht in die entsprechenden Unterlagen der „Partner-EVU“.

Wahrung von Geschäftsgeheimnissen

Einsichtnahme beinhaltet nicht einen regelmäßigen Versand der betreffenden Unterlagen an die benannten „Partner-EVU“.

- (7) Im Vorfeld eines jeden Kalenderjahres wird bis Anfang November von der DB Netz AG ein Terminkalender herausgegeben. Dieser enthält - bezogen auf das zu betrachtende Kalenderjahr - die aus den vorgegebenen Terminketten abgeleiteten, verbindlichen Termine.

Jährlicher Terminkalender

- (8) Kann in den in diesem Modul aufgeführten Abstimmungsrunden zwischen den EVU/ZB und der DB Netz AG innerhalb der vorgesehenen Zeiträume keine Einigung erzielt werden, behält sich die DB Netz AG den Letztentscheid vor. Dieser Letztentscheid wird nachvollziehbar getroffen und dokumentiert.

Letztentscheid

