

Abschn./Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
Gesamter Richtlinien-text	DB Netz AG	DB InfraGO AG	Nicht mehr aktuelle Begrifflichkeiten werden durch aktuelle Bezeichnungen ersetzt.
Abschnitt 1 Abs 1	Ziel Generell verfolgt die DB Netz AG das Ziel, baubedingte Kapazitätseinschränkungen (BKE) 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 BKE beginnt.	<u>Frühzeitige Kommunikation von BKE</u>Ziel Generell verfolgt die DB Netz AG das Ziel, baubedingte Kapazitätseinschränkungen (BKE, <u>Definition siehe Abschnitt 2</u>) 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 BKE beginnt.	Redaktionelle Anpassung; Das Ziel wird in der Zwischenüberschrift zusammenfassend aufgenommen.
Abschnitt 1 Abs 2	Die DB Netz AG verfolgt dabei einen hierarchischen Planungsansatz, in dem große und überregional wirkende BKE zuerst eingeplant werden.	Die DB Netz AG verfolgt dabei einen hierarchischen Planungsansatz, in dem große und überregional wirkende BKE zuerst betrachtet eingeplant werden.	Redaktionelle Anpassung; Berichtigung dahingehend, dass vor der Einplanung die Betrachtung erfolgt.
Abschnitt 1 Abs. 3	Infrastrukturanschlüsse, Serviceeinrichtungen Die Regelungen in dieser Richtlinie werden bei baubedingter Einschränkung der Verfügbarkeit von Infrastrukturanschlüssen (IA) und/oder Serviceeinrichtungen (SE) im	Infrastrukturanschlüsse, Serviceeinrichtungen Die Regelungen in dieser Richtlinie werden bei baubedingter Einschränkung der Verfügbarkeit von Infrastrukturanschlüssen (IA) und/oder Serviceeinrichtungen (SE) im	Regelungen für die Konsultation/Kommunikation und Abstimmung von Baumaßnahmen in

	<p>Kapazitätskonfliktmanagement (kontinuierlich) in analoger Weise angewendet. Dies gilt auch dann, wenn darüber hinaus keine Trassen betroffen sind.</p> <p>Für im Nachgang der Abstimmung erforderliche baubedingte zusätzliche Leistungen findet Abschnitt 10 Anwendung.</p> <p>Hinsichtlich der Ausweisung von Gleiskapazitäten für Bauleistung gilt Abschnitt 7.3.1.6.1.9 der Nutzungsbedingungen Netz (NBN).</p>	<p>Kapazitätskonfliktmanagement (kontinuierlich) in analoger Weise angewendet. Dies gilt auch dann, wenn darüber hinaus keine Trassen betroffen sind <u>und somit eine baubedingte Anlagenbeschränkung (BAE) vorliegt.</u></p> <p>Für im Nachgang der Abstimmung erforderliche baubedingte zusätzliche Leistungen findet Abschnitt 11¹⁰ Anwendung.</p> <p>Hinsichtlich der Ausweisung von Gleiskapazitäten für Bauleistung gilt Abschnitt 7.3.1.6.1.9 der Nutzungsbedingungen Netz (NBN).</p>	<p>Serviceeinrichtungen werden dahingehend ausgeweitet, dass sie nun für alle Phasen der Konsultation/Kommunikation gelten.</p> <p>Änderung dient Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG</p>
<p>Abschnitt 1 Abs. 4</p>	<p>Bau- und Informationsdialoge (BID) Fragen</p> <p>Zusätzlich zu den Kommunikations- und Abstimmung-/Konsultationssprozessen besteht für ZB die Möglichkeit, sich je nach Planungsstand über die Auswirkungen von Baumaßnahmen im Rahmen von Bau- und Informations-dialogen (BID) zu informieren und Fragen zu den BKE an die planenden Stellen der DB Netz AG zu stellen. In den BID gibt die DB Netz AG regelmäßig auf Basis des aktuellen Planungsstands auch einen Ausblick zu den mittelfristigen Wirkungen des Programms „Kundenfreundliches Bauen“. Details zum Kundenfreundlichen Bauen siehe Abschnitt 3 „Kundenfreundliches Bauen“.</p>	<p>Bau- und Informationsdialoge (BID) Fragen</p> <p>Zusätzlich zu den Kommunikations- und Abstimmung-/Konsultationssprozessen besteht für ZB <u>sowie EIU (u. a. Betreiber von Serviceeinrichtungen (BdSE) oder Betreiber von Schienenwegen (BdS))</u> die Möglichkeit, sich je nach Planungsstand über die Auswirkungen von BKE^{Baumaßnahmen} im Rahmen von Bau- und Informations-Dialogen (BID) zu informieren und Fragen zu den BKE an die planenden Stellen der DB Netz AG zu stellen. In den BID gibt die DB Netz AG regelmäßig auf Basis des aktuellen Planungsstands auch einen Ausblick zu den mittelfristigen Wirkungen des Programms „Kundenfreundliches Bauen“. Details zum Kundenfreundlichen Bauen siehe Abschnitt 4³ „Kundenfreundliches Bauen“.</p>	<p>Ergänzung, dass auch EIU an BID teilnehmen können.</p> <p>Redaktionelle Änderung, da nicht die Baumaßnahme, sondern die daraus resultierende baubedingte Kapazitätseinschränkung (BKE) für ZB wesentlich ist.</p> <p>Änderung dient Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG</p>
<p>Abschnitt 1 Abs. 5</p>	<p>Regionale BID</p> <p>In den Regionen der DB Netz AG finden</p>	<p>Regionale BID</p> <p>In den Regionen der DB Netz AG finden</p>	<p>Aufnahme der EIU als potentieller Teilnehmerkreis der BID</p>

	<p>regelmäßige BID statt. Diese dienen zur Information der ZB, der wichtigsten Betreiber von Serviceeinrichtungen (SE) und der Nachbar-Betreiber der Schienenwege (BdS) über aktuelle Entwicklungen im Baugeschehen. Mittels Kundeninformation werden die ZB mit Verkehren in den betreffenden Regionen ca. vier Wochen vorher eingeladen, ebenso die wichtigsten Betreiber von SE und der Nachbar-BdS. Übrige ZB werden mittels Kundeninformation über den Termin informiert. Ergänzende Unterlagen stellt die DB Netz AG über ein elektronisches Portal bereit.</p> <p>Im Rahmen einer regionalen Informationsveranstaltung haben die ZB die Möglichkeit, Fragen zu den geplanten BKE zu stellen. Die regionalen Informationsveranstaltungen sind im März sowie im Oktober eines Jahres vorgesehen.</p>	<p>regelmäßige BID statt. Diese dienen zur Information der ZB <u>sowie EIU</u>; (u. a. der wichtigsten Betreiber von Serviceeinrichtungen (SE) und der Nachbar Betreiber der Schienenwege (BdS) über aktuelle Entwicklungen im Baugeschehen. Mittels Kundeninformation werden die ZB mit Verkehren in den betreffenden Regionen ca. vier Wochen vorher <u>dem jeweiligen BID</u> eingeladen, ebenso die <u>EIU</u> wichtigsten Betreiber von SE und der Nachbar BdS. Übrige ZB werden mittels Kundeninformation über den Termin informiert. Ergänzende Unterlagen stellt die DB Netz AG <u>elektronisch über ein elektronisches Portal</u> bereit.</p> <p>Im Rahmen dieser <u>einer</u> regionalen Informationsveranstaltungen haben die ZB <u>und EIU</u> die Möglichkeit, Fragen zu den geplanten BKE zu stellen. Die regionalen Informationsveranstaltungen sind im <u>in der Regel im</u> März sowie im Oktober eines Jahres vorgesehen.</p>	<p>Änderung dient Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG, da Konsultation von BKE auch mit EIU näher beschrieben bzw. zusätzlich in Ril 402.0305 aufgenommen werden.</p>
<p>Abschnitt 1 Abs. 7</p>	<p>Wahrung von Geschäftsgeheimnissen</p> <p>Unterlagen mit konkreten Angaben zu Kundenprodukten werden von der DB Netz AG nur dem betreffenden ZB zur Verfügung gestellt (da Betriebs- u. Geschäftsgeheimnis). Ausnahme: Existiert eine Vereinbarung zur gegenseitigen Einsichtnahme, so erhalten ZB auch Einsicht in die entsprechenden Unterlagen der „Partner-ZB“. Einsichtnahme beinhaltet nicht einen regelmäßigen Versand der betreffenden Unterlagen an die benannten „Partner-ZB“.</p>	<p>Wahrung von Geschäftsgeheimnissen</p> <p>Unterlagen mit konkreten Angaben zu Kundenprodukten werden von der DB Netz AG nur den im betroffenen <u>betreffenden</u> ZB <u>und EIU</u> zur Verfügung gestellt (da Betriebs- u. Geschäftsgeheimnis). Ausnahme: Existiert eine Vereinbarung zur gegenseitigen Einsichtnahme, so erhalten <u>die vereinbarenden</u> ZB <u>und EIU</u> auch Einsicht in die entsprechenden Unterlagen der „Partner-ZB“.</p> <p>Einsichtnahme beinhaltet nicht einen regelmäßigen Versand der betreffenden Unterlagen an die benannten „Partner“ „ZB“.</p>	<p>Änderung dient Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG, da Wahrung von Geschäftsgeheimnissen auch gegenüber EIU näher beschrieben bzw. zusätzlich in Ril 402.0305 aufgenommen wird.</p>

<p>Abschnitt 1 Abs. 8</p>	<p>Ausfall von BKE</p> <p>Die DB Netz AG informiert betroffene Kunden ohne schuldhaftes Verzögern über den Ausfall von BKE. Gleiches gilt, bei vorzeitiger Beendigung von BKE.</p>	<p>Ausfall von BKE</p> <p>Die DB Netz AG informiert betroffene Kunden<u>ZB und EIU</u> ohne schuldhaftes Verzögern über den <u>(auch teilweisen)</u> Ausfall von BKE <u>bzw. BAE</u>. Gleiches gilt, bei vorzeitiger Beendigung von BKE <u>bzw. BAE</u>.</p>	<p>Klarstellung, dass auch EIU bei Ausfall oder vorzeitiger Beendigung informiert werden. Änderung dient Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG.</p>
<p>Abschnitt 1 Abs. 10</p>	<p>Versand von Unterlagen</p> <p>Für den Versand von individuellen Unterlagen im Rahmen der Kommunikation und Konsultation von BKE benennen ZB bis zu zwei Email-Adressen je Region der DB Netz AG oder eine postalische Geschäftsadresse.</p> <p>Fragen / Hinweise</p> <p>Zusätzlich zu den in dieser Richtlinie beschriebenen Konsultationsprozessen besteht für die ZB die Möglichkeit, sich bei Fragen und Hinweisen direkt an ihre Ansprechpartner innerhalb der DB Netz AG zu wenden.</p>	<p>Versand von Unterlagen</p> <p>Für den Versand von individuellen Unterlagen im Rahmen der Kommunikation und Konsultation von BKE benennen ZB <u>bzw. EIU</u> bis zu zwei Email-Adressen je Region der DB Netz AG oder eine postalische Geschäftsadresse.</p> <p>Fragen / Hinweise</p> <p>Zusätzlich zu den in dieser Richtlinie beschriebenen Konsultationsprozessen besteht für die ZB die Möglichkeit, sich bei Fragen und Hinweisen direkt an ihre Ansprechpartner innerhalb der DB Netz AG zu wenden.</p>	<p>Änderung dient Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG, da Konsultation von BKE auch mit EIU beschrieben bzw. zusätzlich in Ril 402.0305 aufgenommen werden.</p> <p>Redaktionelle Anpassung; Passage ist doppelt und findet sich inhaltsgleich in Abschnitt 3 Abs. 2 der Ril 402.0305 wieder</p>
<p>Abschnitt 1 Abs. 11</p>	<p>Bereitzustellende Information zu BKE</p> <p>Die DB Netz AG stellt zu Beginn und Ende der ersten Konsultationsphase sowie im Rahmen der Abstimmungen, Koordinierungen und Erörterungen mit Nachbar-BdS mindestens bereit:</p>	<p>Bereitzustellende Information zu BKE</p> <p>Die DB Netz AG stellt zu Beginn und Ende der ersten <u>und zweiten</u> Konsultationsphase sowie im Rahmen der Abstimmungen, Koordinierungen und Erörterungen mit Nachbar-EIU<u>BdS den ZB, wichtigsten Betreibern von Serviceeinrichtungen und EIU</u> mindestens bereit:</p>	<p>Änderung dient der Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG, da DB Netz AG den Empfängerkreis und die Inhalte der Mindestinformationen erweitert</p>

<ul style="list-style-type: none"> - Zeitraum der jeweiligen Kapazitätsbeschränkung (Beginn, Ende) - Betroffener Streckenabschnitt - Ausmaß der Kapazitätsbeschränkung (erwartete Verkehrsmenge und durchführbare Verkehrsmenge) - Kapazität auf ggf. möglichen Umleitungsstrecken. <p>Die Bereitstellung von Informationen erfolgt durch die DB Netz AG über folgenden Link: https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/fahren_und_bauen</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Zeitraum der jeweiligen Kapazitätsbeschränkung (<u>vorgesehener Tag, Tageszeit und - sobald möglich Uhrzeit des Beginns und Endes</u> Beginn, Ende) - Betroffener Streckenabschnitt, <u>SE, IA</u> - Ausmaß der Kapazitätsbeschränkung (erwartete Verkehrsmenge und durchführbare Verkehrsmenge) - Kapazität auf ggf. möglichen Umleitungsstrecken. - <u>Vorgesehene Betriebsweise (sofern bekannt).</u> <p>Die Bereitstellung von Informationen erfolgt durch die DB Netz AG über folgenden Link: https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/fahren_und_bauen https://www.dbinfra.com/web/schienennetz/fahren_und_bauen</p> <p><u>Zur Kategorisierung von BKE erfolgt die Angabe zum Ausmaß der Kapazitätseinschränkung ohne Berücksichtigung von Wechselwirkungen zu anderen BKE (singuläre Betrachtung). Zur Vermeidung von Überbelegungen berücksichtigen die Angaben der Kapazität auf ggf. möglichen Umleitungsstrecken dagegen auch wechselseitige Auswirkungen der BKE aufeinander (netzweite Betrachtung). Somit können sie von den BKE-bezogenen Angaben zum Ausmaß der Kapazitätseinschränkungen abweichen. Die Angabe der Kapazität auf ggf. möglichen Umleitungsstrecken erfolgt durch Bereitstellung von Kapazitätskarten. Diese</u></p>	<p>bzw. konkretisiert.</p> <p>Redaktionelle Änderung; Aktualisierung Link</p> <p>Änderung dient der Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG, da die bereitgestellten Mindestinformationen zu einer BKE näher erläutert werden.</p>
---	--	--

		<p><u>zeigen für die gesamten Strecken der DB Netz AG, ob zum jeweiligen Stand noch Kapazitäten für weitere Verkehre vorhanden sind. Den Angaben in den Kapazitätskarten liegen die BKE, inklusive den ermittelten (Teil-)Ausfällen und Umleitungen sowie das geschätzte Verkehrsaufkommen zu Grunde.</u></p>	
<p>Abschnitt 1 Abs. 12</p>	<p>Definition bekannte Vorhaben</p> <p>Damit Vorhaben von der DB Netz AG als BKE konsultiert, abgestimmt, koordiniert bzw. erörtert werden können, müssen diese aus technischen Gründen erforderlich sowie deren betriebliche und (vsl.) verkehrlichen Einschränkungen bekannt sein.</p>	<p>Definition bekannte BaumaßnahmenVorhaben</p> <p>Damit BaumaßnahmenVorhaben von der DB Netz AG als BKE <u>bzw. BAE</u> konsultiert, abgestimmt, koordiniert bzw. erörtert werden können, müssen diese aus technischen Gründen erforderlich sowie deren betriebliche und (vsl.) verkehrlichen Einschränkungen bekannt sein.</p>	<p>Redaktionelle Änderung bzw. Ergänzung der Vorgabe um BAE.</p> <p>Änderung dient der Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG</p>
<p>Abschnitt 1 Abs. 13 (neu)</p>		<p>Definition Konsultation</p> <p><u>Im Rahmen der Konsultation informiert die DB Netz AG über den aktuellen Planungsstand. Es besteht die Möglichkeit der Stellungnahme, damit die Interessen der Stellungnahmeberechtigten berücksichtigt werden können.</u></p>	<p>Redaktionelle Änderung, Passage 1:1 aus Abschnitt 2 nach Abschnitt 1 verschoben.</p>
<p>Abschnitt 1 Abs. 14 (neu)</p>		<p>Definition Abstimmung, Koordinierung</p> <p><u>„Abstimmung“ und „Koordinierung“ sind sinngleich und bedeuten den Versuch, dass etwas mit anderem in Einklang gebracht werden soll. Abstimmungen bzw. Koordinierungen können sowohl durch schriftlichen als auch mündlichen Austausch erfolgen. Der Begriff „Abstimmung“ findet in der ersten Konsultationsphase, der Begriff</u></p>	<p>Redaktionelle Änderung, Passage 1:1 aus Abschnitt 2 nach Abschnitt 1 verschoben.</p>

		<u>„Koordinierung“ in der zweiten Konsultationsphase bei BKE mit Auswirkungen auf mehr als ein Netz Verwendung.</u>	
Abschnitt 1 Abs. 15 <u>(neu)</u>		<u>Definition Erörterung</u> <u>Im Rahmen einer Erörterung sollen gemeinsam Kompromisse gefunden werden. Erörterungen finden als Gespräch zwischen der DB Netz AG und EIU statt.</u>	Redaktionelle Änderung, Passage 1:1 aus Abschnitt 2 nach Abschnitt 1 verschoben.
Abschnitt 1 Abs. 16 <u>(neu)</u>		<u>Definition Flügelzüge</u> <u>Flügelzüge bestehen aus eigenständigen Zügen, die ab und/oder bis zu einer Unterwegsbetriebsstelle einen Teil ihres Gesamtaufwegs gekoppelt befahren und auf diesem eine gemeinsame Trasse belegen.</u>	Redaktionelle Änderung, Passage 1:1 aus Abschnitt 2 nach Abschnitt 1 verschoben.
Abschnitt 1 Abs. 17 <u>(neu)</u>		<u>Baubedingte Anlageneinschränkung (BAE)</u> <u>Eine BAE liegt vor, wenn eine Betroffenheit einer Serviceeinrichtung der DB Netz AG oder eines Infrastrukturanschlusses zu einem EIU vorhanden ist, ohne, dass eine BKE ausgewiesen wurde bzw. eine Trassenbetroffenheit vorliegt. Die in diesem Regelwerk enthaltenen Vorgaben zu BAE wendet die DB InfraGO AG ab Netzfahrplanperiode 2027 ff an</u>	Einführung einer eigenen Begrifflichkeit für baubedingte Einschränkungen, die sich nicht auf Zugtrassen auswirken („BAE“). Hinweis, dass BAE ab Nfpl. 2027 ff gemäß den Vorgaben von Ril 402.0305 konsultiert werden. Änderung dient Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG
Abschnitt 1 Abs. 18 <u>(neu)</u>		<u>Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU)</u> <u>Ein EIU ist in diesem Regelwerk ein Kunde, welcher einen Infrastrukturanschluss an das</u>	Aufnahme einer Definition von EIU. EIU insgesamt haben - soweit nicht in dieser Vorschrift

		<p>Netz der DB Netz AG besitzt. Hierzu zählen auch Betreiber von Serviceeinrichtungen sowie Betreiber von Schienenwegen.</p>	<p>unterschieden wird - allgemein die Möglichkeit zur Mitwirkung an den Planungen von BKE/BAE.</p> <p>Änderung dient Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG</p>
<p>Abschnitt 1 Abs. 1820</p>	<p>Dämpfung von Verspätungsübertragungen</p> <p>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.</p> <p>Erholungsphasen</p> <p>Erholungsphasen werden in Bildlichen Übersichten besonders ausgewiesen und dürfen nicht als Restkapazität verwendet werden.</p>	<p>Dämpfung von Verspätungsübertragungen</p> <p>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.</p> <p>Erholungsphasen</p> <p>Erholungsphasen werden in Bildlichen Übersichten besonders ausgewiesen und dürfen nicht als Restkapazität verwendetvermarktet werden.</p>	<p>Redaktionelle Anpassung;</p>
<p>Abschnitt 1 Absatz 14</p>	<p>Hinweise zu Regelungsinhalten</p> <p>Das vorliegende Regelwerk setzt Vorgaben des Anhangs VII zur ersten Konsultationsphase (vgl. Abschnitt 4), Austausch mit in-/wie ausländischen Nachbar-EIU (vgl. Abschnitt 13), Erarbeitung von Alternativen (vgl. Abschnitt 12)</p>	<p>Hinweise zu Regelungsinhalten</p> <p>Das vorliegende Regelwerk setzt Vorgaben des Anhangs VII zur ersten und zweiten Konsultationsphase (vgl. Abschnitte 54 und 7), Austausch mit in-/wie ausländischen Nachbar-EIU (vgl. Abschnitt 1413),</p>	<p>Aufnahme eines Hinweises, dass nun auch die zweite Konsultationsphase gemäß Nr. 8 Anhang VII eingeführt ist.</p>

	<p>und der vorläufigen Zuweisung verbleibender Kapazität auf baubetroffenen Strecken (vgl. Abschnitt 5) um. Für diese Passagen gelten die in Ril 402.0305A10 enthaltenen Kategorien von BKE. Die übrigen in dieser Ril enthaltenen Regelungen entsprechen den bisher bekannten Vorgaben zur Kommunikation und Abstimmung von Baumaßnahmen (ggf. redaktionell angepasst). Diese beziehen sich weiter auf die bekannten Kategorien von A-, B-, C-, Ad hoc oder F-Maßnahmen.</p>	<p>Erarbeitung von Alternativen (vgl. Abschnitt 132) und der vorläufigen Zuweisung verbleibender Kapazität auf baubetroffenen Strecken (vgl. Abschnitte <u>5, 7 und 17</u>) um. Für diese Passagen gelten die in Ril 402.0305A10 enthaltenen Kategorien von BKE. Die übrigen in dieser Ril enthaltenen Regelungen entsprechen den bisher bekannten Vorgaben zur Kommunikation und Abstimmung von Baumaßnahmen (ggf. redaktionell angepasst). Diese beziehen sich weiter auf die bekannten Kategorien von A-, B-, C-, Ad hoc oder F-Maßnahmen.</p>	<p>Änderung dient Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG.</p>
<p>Abschnitt 2 Abs. 1</p>	<p>Definitionen der verwendeten Begrifflichkeiten</p> <p>Aufeinanderfolgende Tage</p> <p>Aufeinander folgende Tage (Dauer BKE):</p> <p>Ausschlaggebend für die Anzahl der aufeinanderfolgenden Tage ist der Streckenabschnitt zwischen zwei Knoten (Korridor), auf dem gebaut wird. Eine wandernde Bau-maßnahme innerhalb des Korridors ist als zusammenhängende Maßnahme zu betrachten. Eine Totalsperrung und zeitlich anschließende Eingleisigkeit wird ebenso als zusammenhängende Maßnahme bewertet. Die Kapazitäts-berechnung erfolgt gesamthaft über den Tagesschnitt.</p>	<p><u>Definition und Ermittlung von baubedingten Kapazitätseinschränkungen (BKE)en</u> der verwendeten Begrifflichkeiten</p> <p>Aufeinanderfolgende Tage</p> <p>Aufeinander folgende Tage (Dauer BKE):</p> <p>Ausschlaggebend für die Anzahl der aufeinanderfolgenden Tage ist der Streckenabschnitt zwischen zwei Knoten (Korridor), auf dem gebaut wird. Eine wandernde Bau-maßnahme innerhalb des Korridors ist als zusammenhängende Maßnahme zu betrachten. Eine Totalsperrung und zeitlich anschließende Eingleisigkeit wird ebenso als zusammenhängende Maßnahme bewertet. Die Kapazitäts-berechnung erfolgt gesamthaft über den Tagesschnitt.</p> <p><u>Baubedingte Kapazitätseinschränkung</u> Eine BKE liegt vor, wenn durch eine Baumaßnahme mindestens eine Trasse ganz oder teilweise storniert, umgeleitet oder</p>	<p>Redaktionelle Änderung; Passage aus Abs. 2 wird 1:1 in Abs. 1 verschoben; Inhalte des bisherigen Absatz 1 werden - in geänderter Fassung in Abs. 3 (neu) übernommen.</p> <p>Änderung dient der Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG, da die Regelungen zur Kategorisierung einer BKE näher erläutert werden.</p>

		<p><u>durch einen anderen Verkehrsträger ersetzt werden muss.</u></p> <p><u>Maßgeblich bei der Kategorisierung einer BKE:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <u>Kapazitätsbeschränkung bezogen auf das geschätzte Verkehrsaufkommen pro Tag. Hierbei ist die höchste Kapazitätseinschränkung relevant, deren Schwellwerte an allen Tagen im Bauzeitraum überschritten werden;</u> <u>Anzahl aufeinanderfolgender Tage innerhalb einer Kapazitätsspanne und</u> <u>Auswirkungen auf ein oder mehr als ein Netz (vgl. Abschnitt 14).</u> <p><u>Im Bauzeitraum kann der Anteil der Betroffenheit des geschätzten Verkehrsaufkommens variieren, da er unter Berücksichtigung der Restkapazität (z. B. Wechsel eingleisige Sperrung in Totalsperrung), der Abschnittslänge und dem geschätzten Verkehrsaufkommen (unterschiedlich an den einzelnen Wochentagen) ermittelt wird.</u></p> <p><u>Die Definition der Kategorien von BKE findet sich im Anhang 10.</u></p>	
<p>Abschnitt 2 Abs. 2-</p>	<p>Aufeinander folgende Tage (Dauer BKE):</p> <p>Ausschlaggebend für die Anzahl der aufeinanderfolgenden Tage ist der Streckenabschnitt zwischen zwei Knoten (Korridor), auf dem gebaut wird.</p>	<p>Aufeinander folgende Tage (Dauer BKE):</p> <p>Ausschlaggebend für die Anzahl der aufeinanderfolgenden Tage ist <u>- unabhängig von der Art der Baumaßnahme - die Höhe der Kapazitätseinschränkung auf einem definierten</u> der Streckenabschnitt zwischen zwei Knoten (Korridor), auf dem gebaut wird.</p>	<p>Klarstellung der Definition von BKE mit Blick auf die Dauer.</p>

	<p>Eine wandernde Baumaßnahme innerhalb des verkehrlichen Korridors ist als zusammenhängende Maßnahme zu betrachten. Eine Totsperrung und zeitlich anschließende Eingleisigkeit wird ebenso als zusammenhängende Maßnahme bewertet. Die Kapazitätsberechnung erfolgt gesamthaft über den Tagesschnitt.</p>	<p><u>Anmerkung:</u> Eine wandernde Baumaßnahme innerhalb des <u>verkehrlichen</u> Korridors <u>wird</u> <u>ist</u> als <u>eine</u> <u>einzig</u> <u>BKE</u> <u>zusammenhängende</u> <u>Maßnahme</u> <u>zu</u> <u>betrachtet</u> <u>n.</u> <u>Eine</u> <u>Totsperrung</u> <u>und</u> <u>zeitlich</u> <u>anschließende</u> <u>Eingleisigkeit</u> <u>wird</u> <u>ebenso</u> <u>als</u> <u>zusammenhängende</u> <u>Maßnahme</u> <u>bewertet</u>. <u>Die Kapazitätsberechnung erfolgt gesamthaft über den Tagesschnitt.</u></p>	<p>Änderung dient der Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG, da die Regelungen zur Kategorisierung einer BKE näher erläutert werden.</p>
<p>Abschnitt 2 Abs. 2</p>	<p>Baubedingte Kapazitätseinschränkung</p> <p>Eine BKE liegt vor, wenn durch eine Baumaßnahme mindestens eine Trasse ganz oder teilweise storniert, um-geleitet oder durch einen Verkehrsträger ersetzt werden muss.</p>	<p>Baubedingte Kapazitätseinschränkung</p> <p>Eine BKE liegt vor, wenn durch eine Baumaßnahme mindestens eine Trasse ganz oder teilweise storniert, um-geleitet oder durch einen Verkehrsträger ersetzt werden muss.</p>	<p>Redaktionelle Änderung; Passage wurde 1:1 in Abs. 1 verschoben.</p>
<p>Abschnitt 2 Abs. 3</p>	<p>Prozentuale Kapazitätseinschränkung (Methodik)</p> <p>Die DB Netz AG ermittelt zunächst auf Basis eisenbahn-betriebswissenschaftlicher Untersuchungen die Nennleistung des betroffenen Streckenabschnitts. Die Angabe erfolgt in Anzahl der Züge in Summe beider Richtungen für den Tages- (06:00 - 22:00 Uhr) bzw. Nachtzeitraum (22:00 - 06:00 Uhr). Hierbei handelt es sich um die Anzahl von Zugfahrten, welche maximal unter einer betriebswirtschaftlich optimalen Betriebsqualität durchgeführt werden können. Anschließend ermittelt die DB Netz AG das für die betreffende Netzfahrplanperiode geschätzte Verkehrsaufkommen (in Zügen).</p>	<p>Prozentuale Kapazitätseinschränkung (Methodik)</p> <p>Die DB Netz AG ermittelt zunächst auf Basis <u>anerkannter</u> eisenbahn-betriebswissenschaftlicher Untersuchungen die Nennleistung des betroffenen Streckenabschnitts. Die Angabe erfolgt in Anzahl der Züge in Summe beider Richtungen für den Tages- (<u>05</u>6:00 - <u>21</u>2:00 Uhr) bzw. Nachtzeitraum (<u>21</u>2:00 - <u>05</u>6:00 Uhr). Hierbei handelt es sich um die Anzahl von Zugfahrten, welche maximal unter einer betriebswirtschaftlich optimalen Betriebsqualität durchgeführt werden können. Anschließend ermittelt die DB Netz AG das für die betreffende Netzfahrplanperiode geschätzte Verkehrsaufkommen (in Zügen).</p>	<p>Korrektur der Definition von Tag- und Nachtzeiträumen, gemäß denen die eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Ermittlungen erfolgen.</p> <p>Änderung dient der Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG, da die Regelungen zur Kategorisierung einer BKE näher erläutert werden.</p>

<p>Abschnitt 2 Abs. 4</p>	<p>Auf baubedingt eingleisigen Strecken berechnet die DB Netz AG den Anteil des von BKE vsl. betroffenen Verkehrsaufkommens wie folgt:</p> <p>1. Die Ermittlung der verbleibenden Kapazität auf der baubetroffenen Strecke erfolgt gemäß folgender Formel:</p> <p><i>Nennleistung des Streckenabschnitts / 2 *(Anpassungsfaktor)*1,25 = Anzahl der Züge pro betrachteter Zeitscheibe (Tag oder Nacht), welche durch die Baustelle verkehren können</i></p> <p>2. Die Berechnung der Betroffenheit erfolgt gemäß folgender Formel:</p> <p><i>Anzahl der Züge pro betrachteter Zeitscheibe (Tag oder Nacht), welche durch die Baustelle verkehren können) / (geschätztes Verkehrs-aufkommen pro betrachteter Zeitscheibe (Tag oder Nacht)) = Anteil der Betroffenheit pro betrachteter Zeitscheibe (Tag oder Nacht)</i> 402.0305A09</p> <p>Der Anpassungsfaktor berücksichtigt die vorhandene Signalisierung sowie die Länge des eingleisigen Abschnitts gemäß Anhang 9. Der Faktor 1,25 wird verwendet, da im Rahmen einer baubedingten Eingleisigkeit in der Realität höhere Zugzahlen abgefahren werden können, als die Nennleistung für einen Streckenabschnitt ausweist.</p>	<p>Auf baubedingt eingleisigen Strecken <u>abschnitten</u> berechnet die DB Netz AG den Anteil des von BKE vsl. betroffenen Verkehrsaufkommens wie folgt:</p> <p>1. Die Ermittlung der verbleibenden Kapazität auf der baubetroffenen Strecke erfolgt gemäß folgender Formel:</p> <p><i>Nennleistung des Streckenabschnitts / 2 *(Anpassungsfaktor)*1,25 = Anzahl der Züge pro betrachteter Zeitscheibe (Tag oder Nacht), welche durch die Baustelle verkehren können</i></p> <p>2. Die Berechnung der Betroffenheit erfolgt gemäß folgender Formel:</p> <p><i>Anzahl der Züge pro betrachteter Zeitscheibe (Tag oder Nacht), welche durch die Baustelle verkehren können) / (geschätztes Verkehrs-aufkommen pro betrachteter Zeitscheibe (Tag oder Nacht)) = Anteil der Betroffenheit pro betrachteter Zeitscheibe (Tag oder Nacht)</i> 402.0305A09</p> <p>Der Anpassungsfaktor berücksichtigt die vorhandene Signalisierung sowie die Länge des eingleisigen Abschnitts gemäß Anhang 9. Der Faktor 1,25 wird verwendet, da im Rahmen einer baubedingten Eingleisigkeit in der Realität höhere Zugzahlen abgefahren werden können, als die Nennleistung für einen Streckenabschnitt ausweist.</p>	<p>Redaktionelle Änderung</p>
---	---	--	-------------------------------

<p>Abschnitt 2 Abs. 5</p>	<p>Keine Berechnung</p> <p>Bei Sperrungen von eingleisigen Strecken (Streckensperrungen) bzw. Totalsperrung von zweigleisigen Strecken beträgt die prozentuale Betroffenheit für den Zeitraum der Sperrung 100%. In diesen Fällen erfolgt keine Berechnung.</p>	<p>Keine Berechnung</p> <p>Bei Sperrungen von eingleisigen Strecken (Streckensperrungen) bzw. Totalsperrung von zweigleisigen Strecken <u>über einen Zeitraum von 24 Stunden</u> beträgt die prozentuale Betroffenheit für den Zeitraum der Sperrung 100%. In diesen Fällen erfolgt keine Berechnung.</p>	<p>Klarstellung, dass die Betrachtung von Strecken- bzw. Totalsperrungen durchgängig 24 Stunden betragen muss, um als 100% Betroffenheit gewertet zu werden.</p> <p>Änderung dient der Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG</p>
<p>Abschnitt 2 Abs. 6</p>	<p>Mehrgleisige Strecken in der gleichen Relation</p> <p>Verlaufen zwischen zwei Betriebsstellen mehr als eine Strecke parallel nebeneinander, so wird nur für die Strecke mit BKE die vsl. Betroffenheit des geschätzten Verkehrsaufkommens berechnet, nicht jedoch für die nicht von BKE betroffene parallel verlaufende Strecke.</p>	<p>Mehrgleisige Strecken in der gleichen Relation</p> <p>Verlaufen zwischen zwei Betriebsstellen mehr als eine Strecke parallel nebeneinander, so wird nur für die Strecke mit BKE die vsl. Betroffenheit des geschätzten Verkehrsaufkommens berechnet, nicht jedoch für die nicht von BKE betroffene parallel verlaufende Strecke.</p>	<p>Redaktionelle Anpassung</p>
<p>Abschnitt 2 Abs. 7</p>	<p>Betrachtungszeitraum und -art</p> <p>Für eine BKE ermittelt die DB Netz AG für die jeweilig tangierten Tages- und Nachtzeiträume die Anzahl baubedingt nicht durchführbarer Züge stundenscharf. Diese setzt die DB Netz AG anschließend zu dem geschätzten Verkehrsaufkommen pro betroffenen Tag ins Verhältnis.</p> <p>Führt eine BKE im Laufe aufeinander folgender Tage zu unterschiedlichen vsl. Betroffenheiten - etwa, weil sich im Zeitraum der Einschränkung das Bauverfahren ändert - so unterstellt die DB Netz AG in ihren Auswertungen die höchste</p>	<p>Betrachtungszeitraum und -art</p> <p>Für eine BKE ermittelt die DB Netz AG für die jeweilig tangierten Tages- und Nachtzeiträume die Anzahl baubedingt nicht durchführbarer Züge stundenscharf. Diese setzt die DB Netz AG anschließend zu dem geschätzten Verkehrsaufkommen pro betroffenen Tag ins Verhältnis.</p> <p>Führt eine BKE im Laufe aufeinander folgender Tage zu unterschiedlichen vsl. Betroffenheiten - etwa, weil sich im Zeitraum der Einschränkung das Bauverfahren ändert - so unterstellt die DB Netz AG in ihren</p>	<p>Redaktionelle Änderung, Wegfall der Teilpassage notwendig, da deren Inhalt in konkretisierter Form neu in Abs. 1 aufgenommen wurde.</p>

	ermittelte vsl. Betroffenheit (auswirkungsstärkste Einschränkung) für den gesamten Zeitraum der BKE.	Auswertungen die höchste ermittelte vsl. Betroffenheit (auswirkungsstärkste Einschränkung) für den gesamten Zeitraum der BKE:	
Abschnitt 2 Abs. 8 (alt)	Konsultation Im Rahmen der Konsultation besteht die Möglichkeit der Stellungnahme, damit die Interessen (z.B.) der ZB berücksichtigt werden können. Konsultationen können sowohl durch schriftlichen als auch mündlichen Austausch erfolgen.	Konsultation Im Rahmen der Konsultation besteht die Möglichkeit der Stellungnahme, damit die Interessen (z.B.) der ZB berücksichtigt werden können. Konsultationen können sowohl durch schriftlichen als auch mündlichen Austausch erfolgen.	Redaktionelle Änderung; Passage 1:1 nach Abschnitt 1 verschoben
Abschnitt 2 Abs. 9 (alt)	Abstimmung, Koordinierung Abstimmung“ und „Koordinierung“ sind sinngleich und bedeuten den Versuch, dass etwas mit anderem in Einklang gebracht werden soll. Abstimmungen bzw. Koordinierungen können sowohl durch schriftlichen als auch mündlichen Austausch erfolgen. Der Begriff Abstimmung findet in der ersten Konsultationsphase, der Begriff Koordinierung in der zweiten Konsultationsphase bei BKE mit Auswirkungen auf mehr als ein Netz Verwendung.	Abstimmung, Koordinierung Abstimmung“ und „Koordinierung“ sind sinngleich und bedeuten den Versuch, dass etwas mit anderem in Einklang gebracht werden soll. Abstimmungen bzw. Koordinierungen können sowohl durch schriftlichen als auch mündlichen Austausch erfolgen. Der Begriff Abstimmung findet in der ersten Konsultationsphase, der Begriff Koordinierung in der zweiten Konsultationsphase bei BKE mit Auswirkungen auf mehr als ein Netz Verwendung.	Redaktionelle Änderung; Passage 1:1 nach Abschnitt 1 verschoben
Abschnitt 2 Abs. 10 (alt)	Erörterung Im Rahmen einer Erörterung sollen „gemeinsam Kompromisse“ gefunden werden. Erörterungen finden als Gespräch zwischen der DB Netz AG und BdS statt.	Erörterung Im Rahmen einer Erörterung sollen „gemeinsam Kompromisse“ gefunden werden. Erörterungen finden als Gespräch zwischen der DB-Netz AG und BdS statt.	Redaktionelle Änderung; Passage 1:1 nach Abschnitt 1 verschoben

<p>Abschnitt 2 Abs. 11 (alt)</p>	<p>Baumaßnahmen (Kategorien) 402.0305A10</p> <p>Die Definition der Kategorien von BKE findet sich im Anhang 10.</p>	<p>Baumaßnahmen (Kategorien) 402.0305A10</p> <p>Die Definition der Kategorien von BKE findet sich im Anhang 10.</p>	<p>Redaktionelle Änderung; Passage 1:1 nach Abs 1 verschoben</p>
<p>Abschnitt 2 Abs. 12 (alt)</p>	<p>Flügelzüge</p> <p>Flügelzüge bestehen aus eigenständigen Zügen, die ab und/oder bis zu einer Unterwegsbetriebsstelle einen Teil ihres Gesamtlaufwegs gekoppelt befahren und auf diesem eine gemeinsame Trasse belegen.</p>	<p>Flügelzüge</p> <p>Flügelzüge bestehen aus eigenständigen Zügen, die ab und/oder bis zu einer Unterwegsbetriebsstelle einen Teil ihres Gesamtlaufwegs gekoppelt befahren und auf diesem eine gemeinsame Trasse belegen.</p>	<p>Redaktionelle Änderung; Passage 1:1 nach Abschnitt 1 verschoben</p>
<p>Abschnitt 3 Abs. 2</p>	<p>Grundsatz der Baumaßnahmenplanung der DB Netz AG</p> <p>Die DB Netz AG plant Baumaßnahmen an der Infrastruktur dergestalt, dass die daraus resultierenden baubedingten Kapazitätseinschränkungen - und somit die Beeinträchtigung der ZB - auf ein möglichst geringes Maß reduziert werden.</p> <p>In der Erarbeitung der Regelungsvorschläge wendet die DB Netz AG die in Abschnitten 3 - 4 verwendeten Verfahren an, um den Anliegen der ZB im bestmöglichem Umfang Rechnung tragen zu können.</p>	<p>Grundsatz der Baumaßnahmenplanung der DB Netz AG</p> <p>Die DB Netz AG plant Baumaßnahmen an der Infrastruktur dergestalt, dass die daraus resultierenden baubedingten Kapazitätseinschränkungen - und somit die Beeinträchtigung der ZB sowie EIU- auf ein möglichst geringes Maß reduziert werden.</p> <p>In der Erarbeitung der Regelungsvorschläge wendet die DB Netz AG die in Abschnitten 3 - 4 verwendeten Verfahren an, um den Anliegen der ZB sowie EIU im bestmöglichem Umfang Rechnung tragen zu können.</p>	<p>Aufnahme eines Hinweises, dass die Reduktion baubetroffener Folgen für EIU ebenfalls Ziel der DB Netz AG ist.</p> <p>Änderung dient der Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG.</p>
<p>Abschnitt 3 Abs 3</p>	<p>...</p> <ul style="list-style-type: none"> - Minimierung von baubedingten Kapazitätseinschränkungen durch Bündelung verschiedener Baumaßnahmen (parallele Ausführung mehrerer Baumaßnahmen (ggf. verschiedene Gewerke) in einem Abschnitt). Zudem wird geprüft, ob 	<p>...</p> <ul style="list-style-type: none"> - Minimierung von baubedingten Kapazitätseinschränkungen durch Bündelung verschiedener Baumaßnahmen (parallele Ausführung mehrerer Baumaßnahmen (ggf. verschiedene Gewerke) - unter Ausnutzung desselben 	<p>Ergänzender Hinweis, dass verschiedene Baumaßnahmen in einem Abschnitt derart zusammengefasst werden, dass sie mit einem einzigen Fahrplankonzept geregelt werden können.</p>

	<p>verschiedene Sperrabschnitte/-pausen, während der Dauer einer Baumaßnahme, zu einer einheitlichen Sperrpause geplant werden können, um ein einheitliches Betriebskonzept während der Dauer der Baumaßnahme zu ermöglichen</p> <p>...</p>	<p>Fahrplankonzeptes - in einem Abschnitt). Zudem wird geprüft, ob verschiedene Sperrabschnitte/-pausen, während der Dauer einer Baumaßnahme, zu einer einheitlichen Sperrpause geplant werden können, um ein einheitliches Betriebskonzept während der Dauer der Baumaßnahme zu ermöglichen</p> <p>...</p>	
<p>Abschnitt 3 Abs. 4</p>	<p>.... Stellungnahmen zum Regelungsvorschlag</p> <p>Die Stellungnahmeberechtigten können ebenfalls Einfluss auf die Ausgestaltung der Regelungsvorschlages nehmen, z.B. durch</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hinweise auf zu bewältigende Reisendenzahlen / Transportmengen, - Vorschläge bezüglich eines alternativen Umleitungslaufweges, - Nutzung alternativer Verkehrsträger (z. B. Durchführung von SEV) - zur Auffassung von Bedienungshalten - weitere gewerbliche oder betriebliche Sachzwänge, soweit diese nicht aus unternehmerischen oder organisatorischen Entscheidungen des ZB resultieren. 	<p>.... Stellungnahmen zum Regelungsvorschlag</p> <p>Die Stellungnahmeberechtigten können ebenfalls Einfluss auf die Ausgestaltung der Regelungsvorschlages nehmen, z.B. durch</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hinweise auf zu bewältigende Reisendenzahlen / Transportmengen, - Vorschläge bezüglich eines alternativen Umleitungslaufweges, - Nutzung alternativer Verkehrsträger (z. B. Durchführung von SEV) - zur Auffassung von Bedienungshalten - weitere gewerbliche oder betriebliche Sachzwänge, soweit diese nicht aus unternehmerischen oder organisatorischen Entscheidungen des ZB <u>bzw. EIU</u> resultieren. - Mitteilung von aktuellen Bedienkonzepten und möglichen Alternativen der Bedienung des Infrastrukturanschlusses - Mitteilung zum konkreten Abstellbedarf in Form von Zeitraum, 	<p>Aufnahme ergänzender (bspw.) Hinweise, welche Inhalte von Stellungnahmen der EIU einen Einfluss auf die Ausgestaltung der Regelungsvorschläge nehmen können.</p>

	<p>Anliegen zum Regelungsvorschlag können in der Regel nur innerhalb des bestehenden Rahmens und ggf. unter Beeinträchtigung der Produkte anderer Stellungnahmeberechtigter (in Abstimmung mit den Betroffenen!) berücksichtigt werden. Einwände von ZB sind jeweils nur im Einzelfall beurteilbar.</p> <p>....</p> <p>Stellungnahmen zum aktuellen Planungsstand</p> <p>Hinsichtlich Stellungnahmen zur Anpassung der Baumaßnahmenplanungen prüft die DB Netz AG, inwiefern den Wünschen der Stellungnahmeberechtigten unter Berücksichtigung der in Abs. 3 beschriebenen Zwänge Rechnung getragen werden kann.</p> <p>...</p>	<p>Länge und Ausstattung bei der Anfrage von Ersatzgestellungen.</p> <p>Anliegen zum Regelungsvorschlag können in der Regel nur innerhalb des bestehenden Rahmens und ggf. unter Beeinträchtigung der Produkte anderer Stellungnahmeberechtigter (in Abstimmung mit den Betroffenen!) berücksichtigt werden. Einwände von ZB bzw. EIU sind jeweils nur im Einzelfall beurteilbar.</p> <p>...</p> <p>Stellungnahmen zum aktuellen Planungsstand</p> <p>Hinsichtlich Stellungnahmen zur Anpassung des aktuellen Planungsstandes Baumaßnahmenplanungen prüft die DB Netz AG, inwiefern den Wünschen der Stellungnahmeberechtigten unter Berücksichtigung der in Abs. 3 beschriebenen Zwänge Rechnung getragen werden kann.</p> <p>...</p>	<p>Änderung dient der Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG.</p> <p>Klarstellung dahingehend, dass mit ZB bzw. EIU primär über einen Planungsstand gesprochen wird, welcher sich im Nachgang (z.B. im Ergebnis der Konsultation) noch ändern kann.</p>
<p>Abschnitt 3 Abs. 6 (neu)</p>		<p>Mögliche Auswirkungen von BKE auf SE/IA</p> <p>BKE können auch zu Nichtverfügbarkeiten und Nichterreichbarkeiten von SE/IA führen und somit ebenfalls Auswirkungen auf diese Infrastrukturen entfalten. Die DB Netz AG erarbeitet für derartige Einschränkungen ebenfalls Regelungen auf Basis dieses Abschnittes. Gleiches gilt für die Erarbeitung von Regelungen für BAE.</p>	<p>Änderung dient der Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG, da Konsultation von BKE in SE/IA näher beschrieben bzw. zusätzlich in Ril 402.0305 aufgenommen werden.</p>

Abschnitt 4	Kundenfreundliches Bauen	Kundenfreundliches Bauen <u>(KuBa)</u>	
	<p>Der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) Zusatzbedarf „Kundenfreundliches Bauen“ bietet die Möglichkeit, die Auswirkungen von geplanten Baumaßnahmen mit Unterstützung von LuFV-Finanzmitteln zu ändern. Dazu kann der Zugangsberechtigte gemäß des nachfolgend beschriebenen Verfahrens Änderungsvorschläge der DB Netz AG übermitteln.</p> <p>Der gemäß LuFV III, Anlage 8a2, Anhang 1, Punkt 3 geforderte Abstimmungsprozess folgt analog den in der folgenden ersten Konsultationsphase (siehe Abschnitt 4) beschriebenen Ablauf und Fristen.</p> <p>Ist aufgrund der langfristigen Planung der Baumaßnahme 40 Monate vor</p>	<p>Dieer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) Zusatzbedarf „Kundenfreundliches Bauen“ bietet die Möglichkeit, die Auswirkungen von geplanten Baumaßnahmen mit Unterstützung von LuFV-Finanzmitteln zu verringernändern. Dazu kann der Zugangsberechtigte gemäß des nachfolgend beschriebenen Verfahrens Änderungsvorschläge der DB Netz AG übermitteln.</p> <p><u>Die Anwendung des Verfahrens kommt gemäß LuFV III in Frage, wenn</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <u>Die Baumaßnahme in einem Teil des Bestandsnetzes geplant ist,</u> <u>Die vorhandene Nachfrage auf den betroffenen Streckenabschnitt einen Schwellenwert erreicht (Netzbegrenzung),</u> <u>Durch die Baumaßnahme eine kapazitive Einschränkung auf betroffenen Streckenabschnitten vorhanden ist (Wesentlichkeitsschwelle),</u> <u>Zur Minimierung der Auswirkungen ein bereits etabliertes KuBa-(Bau-)Verfahren angewendet wird.</u> <p>Der gemäß LuFV III, Anlage 8a2, Anhang 1, Punkt 3 geforderte Abstimmungsprozess folgt analog den in der folgenden ersten Konsultationsphase (siehe Abschnitt 54) beschriebenen Ablauf und Fristen.</p> <p>Ist aufgrund der langfristigen Planung der Baumaßnahme 40 Monate vor</p>	<p>Änderungen dienen der Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG, da die Regelungen für KuBa näher erläutert bzw. konkretisiert werden.</p>

	<p>Fahrplanwechsel eine vor der ersten Konsultationsphase liegende Abstimmung von Baumaßnahmen erforderlich, so findet eine Kommunikation und Abstimmung über diese Baumaßnahmen und die vom ZB gewünschten Änderungen im Rahmen der einmal jährlich stattfindenden zentralen BIDs statt.</p> <p>Stellungnahme der ZB</p> <p>Die ZB können hierzu über eine elektronische Plattform zu konkreten Baumaßnahmen Stellung nehmen und auch eigene Vorschläge, abhängig vom Stand des Planungsprozess und den betroffenen Gewerken einbringen. Diese Vorschläge werden durch die DB Netz AG hinsichtlich Realisierbarkeit gemäß den Kriterien der LuFV geprüft.</p> <p>Ergeben sich aus der Prüfung Anpassungen der BKE, so werden diese im Rahmen der ersten Konsultationsphase kommuniziert.</p>	<p>Fahrplanwechsel eine vor der ersten Konsultationsphase liegende Abstimmung von Baumaßnahmen erforderlich, so findet eine Kommunikation und Abstimmung über diese Baumaßnahmen und die vom ZB gewünschten Änderungen im Rahmen der einmal jährlich stattfindenden zentralen BIDs <u>gemäß Abschnitt 1 Abs. 6</u> statt.</p> <p>Stellungnahme der ZB</p> <p>Die ZB können hierzu über eine elektronische Plattform zu konkreten Baumaßnahmen Stellung nehmen und auch eigene Vorschläge, abhängig vom Stand des Planungsprozess und den betroffenen Gewerken einbringen. Diese Vorschläge werden durch die DB Netz AG hinsichtlich Realisierbarkeit gemäß den Kriterien der LuFV geprüft. <u>Die DB Netz AG führt anschließend eine betriebstechnische Bewertung auf Integrierbarkeit in den baubetrieblichen Planungsrahmen und eine Beurteilung der erzielbaren Kapazitätseffekte durch. Aufgrund der Limitierung der LuFV-Mittel erfolgt darauf basierend anschließend ggf. eine Priorisierung nach erzielbarem Kapazitätseffekt und Mitteleinsatz.</u></p> <p>Ergeben sich aus der Prüfung Anpassungen der BKE, so werden diese <u>mit dem Ergebnis der Prüfung</u> im Rahmen der ersten Konsultationsphase kommuniziert. <u>Sofern eine Ablehnung eines Vorschlages notwendig ist, wird dies von der DB Netz AG begründet.</u></p>	
<p>Abschnitt 5 Abs. 5</p>	<p>Umfang</p> <p>Bautakte werden vorrangig auf den Strecken geplant, auf denen baubedingte</p>	<p>Umfang</p> <p>Bautakte werden vorrangig auf den Strecken geplant, auf denen baubedingte</p>	<p>Redaktionelle Änderung;</p>

	<p>Fahrplananpassungen große Auswirkungen auf die Gesamtpünktlichkeit des Netzes haben. In diesen Bautakten werden alle Baubedarfe, die zu BKE der Kategorie 6 führen, berücksichtigt. Die DB Netz AG wird auch BKE mit geringerer Dauer in Bautakten berücksichtigen, sofern ihr diese bekannt sind und dies für eine Koordination mit BKE der Kategorie 6 in dieser Konsultations-phase erforderlich ist.</p>	<p>Fahrplananpassungen große Auswirkungen auf die Gesamtpünktlichkeit des Netzes haben. In diesen Bautakten werden alle Baubedarfe, die zu BKE der Kategorie 6 führen, berücksichtigt, <u>auch wenn deren Auswirkungen geringer als BKE der Kategorie 6 sind</u>. Die DB Netz AG wird auch BKE mit geringerer Dauer in Bautakten berücksichtigen, sofern ihr diese bekannt sind und dies für eine Koordination mit BKE der Kategorie 6 in dieser Konsultations-phase erforderlich ist.</p>	
<p>Abschnitt 5 Abs. 7</p>	<p>Betrachtung von Alternativen</p> <p>Zum Zwecke der Erarbeitung von baulichen Varianten für BKE der Kategorie 7 informiert die DB Netz AG für Baumaßnahmen ab 2026 erstmalig über die Ergebnisse der Bautaktplanung mit einem zeitlichen Vorlauf von 40 Monaten über eine elektronische Plattform mit der Möglichkeit zur Stellungnahme mit einer Frist von 15 Arbeitstagen, um die DB Netz AG über gewünschte Alternativbetrachtungen zu informieren bzw. eine Stellungnahme abzugeben.</p> <p>Die Erarbeitung von baulichen Varianten kann zu dieser Prozessphase noch bestmöglich berücksichtigt werden.</p> <p>Eine erneute Information erfolgt mit einem zeitlichen Vorlauf von 33 Monaten für BKE der Kategorie 7. Es werden hier nur neue und geänderte BKE konsultiert, für das Baujahr 2025 gelten alle Maßnahmen der Kategorie 7 als neu im Sinne dieses Absatzes. Die ZB erhalten die Möglichkeit zur Stellungnahme mit einer Frist von 10 Arbeitstagen.</p> <p>....</p>	<p>Betrachtung von Alternativen</p> <p>Zum Zwecke der Erarbeitung von <u>Alternativen</u> baulichen Varianten für BKE der Kategorie 7 informiert die DB Netz AG für Baumaßnahmen ab 2026 erstmalig über die Ergebnisse der Bautaktplanung mit einem zeitlichen Vorlauf von 40 Monaten <u>mittels</u> über einer <u>elektronischen</u> Plattform mit der Möglichkeit <u>zur Stellungnahme mit einer Frist von binnen</u> 15 Arbeitstagen, um die DB Netz AG über gewünschte Alternativbetrachtungen zu informieren bzw. eine Stellungnahme abzugeben.</p> <p>Die Erarbeitung von <u>Alternativen</u> baulichen Varianten kann zu dieser Prozessphase noch bestmöglich berücksichtigt werden.</p> <p>Eine erneute Information <u>geänderter oder neuer BKE der Kategorie 7</u> erfolgt mit einem zeitlichen Vorlauf von 33 Monaten. für BKE der Kategorie 7. Es werden hier nur neue und geänderte BKE konsultiert, für das Baujahr 2025 gelten alle Maßnahmen der Kategorie 7 als neu im Sinne dieses Absatzes. Die ZB erhalten die Möglichkeit zur Stellungnahme mit einer Frist von 10 Arbeitstagen.</p>	<p>Redaktionelle Anpassungen sowie Klarstellung, dass neben baulichen Varianten auch noch andere Arten von Änderungen (etwa der zeitlichen Lage einer BKE) als Alternative betrachtet werden können.</p> <p>Insofern dient diese Änderung der Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG.</p>

		
Abschnitt 5 Abs. 8	<p>Konsultationen</p> <p>Über die Ergebnisse der Bautaktplanung einschließlich ausgewählter Alternativen informiert die DB Netz AG mit einem zeitlichen Vorlauf von 28 Monaten vor Fahrplanwechsel mindestens über BKE der Kategorie 6, 7 und 8. Die ZB und die wichtigsten SE-Betreiber erhalten die Möglichkeit zur Stellungnahme mit einer Frist von 15 Arbeitstagen.</p> <p>Ergeben sich nachträgliche Änderungen, so informiert die DB Netz AG darüber mit einem zeitlichen Vorlauf von 26 Monaten vor Fahrplanwechsel. Die ZB und wichtigsten SE-Betreiber erhalten die Möglichkeit zur Stellungnahme mit einer Frist von 10 Arbeitstagen.</p>	<p>Konsultationen</p> <p>Über die Ergebnisse der Bautaktplanung einschließlich ausgewählter Alternativen informiert die DB Netz AG mit einem zeitlichen Vorlauf von 28 Monaten vor Fahrplanwechsel mindestens über BKE der Kategorie 6, 7 und 8. Die ZB <u>und EIU</u> und die wichtigsten SE-Betreiber erhalten die Möglichkeit zur Stellungnahme mit einer Frist von 15 Arbeitstagen.</p> <p>Über <u>Ergebnis</u> sich nachträgliche Änderungen, so informiert die DB Netz AG darüber mit einem zeitlichen Vorlauf von 26 Monaten vor Fahrplanwechsel. Die ZB <u>und EIU</u> und wichtigsten SE-Betreiber erhalten die Möglichkeit zur Stellungnahme mit einer Frist von 10 Arbeitstagen.</p>	<p>Redaktionelle Änderungen; Klarstellung dahingehend, dass auch EIU eine Stellungnahme abgeben können.</p> <p>Änderungen dienen der Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG.</p>
Abschnitt 5 Abs. 9	<p>Vorläufiges Ergebnis</p> <p>Über das vorläufige Ergebnis der ersten Konsultationsphase informiert die DB Netz AG mit einem zeitlichen Vorlauf von 24 Monaten vor Fahrplanwechsel. Alle eingegangenen Kommentierungen der ZB und der wichtigsten SE werden zusätzlich pseudonymisiert in Summe erneut über eine elektronische Plattform veröffentlicht.</p> <p>BKE, die im Nachgang zur ersten Konsultationsphase keine Änderungen mehr erfahren, werden in den folgenden Konsultationsphasen nicht mehr konsultiert.</p>	<p>Vorläufiges Ergebnis</p> <p>Über das vorläufige Ergebnis der ersten Konsultationsphase informiert die DB Netz AG mit einem zeitlichen Vorlauf von 24 Monaten vor Fahrplanwechsel. Alle eingegangenen Kommentierungen der ZB <u>und EIU</u> und der wichtigsten SE werden zusätzlich pseudonymisiert in Summe <u>erneut</u> über eine elektronische Plattform veröffentlicht.</p> <p>BKE, die im Nachgang zur ersten Konsultationsphase keine Änderungen mehr erfahren, werden in den folgenden Konsultationsphasen nicht mehr konsultiert.</p>	<p>Klarstellung dahingehend, dass auch Kommentare der EIU pseudonymisiert veröffentlicht werden.</p> <p>Änderungen dienen der Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG.</p>

<p><u>Abschnitt 5</u> <u>Abs. 10</u></p>		<p><u>Erarbeitung von Umleitungskriterien und vorläufige Zuweisung der verbleibenden Kapazität</u></p> <p><u>Im Rahmen der ersten Konsultationsphase ab Netzfahrplanperiode 2027 erstellt die DB Netz AG Kriterien für die Umleitung sowie die vorläufige Zuweisung der verbleibenden Kapazität für die einzelnen Arten von Schienenverkehrsdiensten auf baubedingt eingleisigen Streckenabschnitten. Diese konkretisiert das Umlegungsergebnis der ersten Konsultationsphase und werden mindestens für alle BKE der Kategorie 8 erstellt. Sie beinhalten mindestens folgende Punkte:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Umleitkriterien: Sie beschreiben, welche Trassen welcher Verkehrsart nicht durch einen baubedingt eingleisigen Streckenabschnitt verkehren können. Die DB Netz AG kann eine Rangfolge festlegen, nach der Trassenanmeldungen zugewiesen werden, wenn die Nachfrage größer ist als die verbleibende Kapazität.</u> • <u>Dienstleistungsartenmix: Er beschreibt die vorläufige Verteilung der verbleibenden Kapazität auf Zeitfenster und die einzelnen Arten von Schienenverkehrsdiensten. Er unterscheidet die Verkehrsarten SPFV, SPNV und SGV.</u> 	<p>Neuaufnahme der Passage dient der Umsetzung der Vorgaben aus Tenor 1.3 des BK-Beschlusses BK10-19-0081_Z vom 23.03.2021. Insofern stellt sie die Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG dar.</p>

		<p><u>Die Umleitfähigkeit beurteilt die DB Netz AG insbesondere nach folgenden Bewertungskriterien:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Abgleich technischer Parameter Züge/Strecke</u> • <u>Nutzung alternativer Verkehrsträger</u> • <u>Anpassung/Optimierung der Zugcharakteristik</u> • <u>Paarigkeit</u> • <u>Zugangsmöglichkeit zu (angrenzender) Infrastruktur</u> • <u>Fahrgastaufkommen</u> • <u>Haltekonzepte</u> • <u>Bedienungsbedürfnisse (z.B. Kraftwerksversorgung, Lieferketten)</u> • <u>gewerbliche oder betriebliche Sachzwänge, soweit diese nicht aus unternehmerischen oder organisatorischen Entscheidungen des ZB resultieren.</u> 	
<p>Abschnitt 6 Abs. 1</p>	<p>Besonderes Zuweisungsverfahren bei baubedingt eingeschränkter Schienenwegkapazität</p> <p>Grundsatz</p>	<p>Besonderes Zuweisungsverfahren bei baubedingt eingeschränkter Schienenwegkapazität <u>bis einschließlich Netzfahrplanperiode 2026</u></p> <p>Grundsatz <u>Die DB Netz AG wird die in diesem Abschnitt enthaltenen Regelungen bis einschließlich Netzfahrplanperiode 2026 anwenden.</u></p>	<p>Änderung dient der Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG, da durch diese Klarstellung die ZB darüber</p>

	<p>Mit dem Ziel einer bestmöglichen Ausnutzung der verbleibenden Kapazität legt die DB Netz AG 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.</p>	<p>Mit dem Ziel einer bestmöglichen Ausnutzung der verbleibenden Kapazität legt die DB Netz AG 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.</p>	<p>informiert werden, dass das Verfahren der Verkehrsartenmixe nur noch für die Netzfahrplanperioden 2025 und 2026 Anwendung findet. Hintergrund ist die Umsetzung der Vorgaben aus Nr. 17 Anhang VII für Nfpl. 2027 ff.</p>
<p>Abschnitt 7 Abs. 1</p>	<p>Planungsphase Kapazitätsmanagement Fahren und Bauen (n-2).</p> <p>Ziel ist die Bewertung des geplanten Bauprogramms hinsichtlich seiner kapazitiven und verkehrlichen Wirkung. Wechselwirkungen zwischen den geplanten Baumaßnahmen werden dabei berücksichtigt.</p>	<p>Zweite Konsultationsphase Planungsphase Kapazitätsmanagement Fahren und Bauen (n-2).</p> <p><u>In der zweiten Konsultationsphase aktualisiert die DB Netz AG ihre Planungen auf Basis der Ergebnisse der ersten Konsultationsphase.</u> Ziel ist die Bewertung des geplanten Bauprogramms hinsichtlich seiner kapazitiven und verkehrlichen Wirkung. Wechselwirkungen zwischen den geplanten Baumaßnahmen werden dabei berücksichtigt.</p>	<p>Änderung dient Umsetzung des Tenors 2.a (BK10-21-0344_Z) aus BK-Beschluss vom 29.09.2023.</p> <p>Änderung dient der Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG</p>
<p>Abschnitt 7 Abs. 2</p>	<p>Bündelung von BKE</p>	<p>Betroffene Bündelung von BKE</p> <p><u>In der zweiten Konsultationsphase betrachtet die DB Netz AG BKE der Kategorien 4 sowie 6-8. Die DB Netz AG kann auch BKE mit geringeren Auswirkungen berücksichtigen.</u></p> <p><u>Bei der Betrachtung handelt es sich um</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <u>Veränderungen an bereits in der ersten Konsultationsphase konsultierten BKE, die sich durch den weiteren</u> 	<p>Änderung dient Umsetzung des Tenors 2.a (BK10-21-0344_Z) aus BK-Beschluss vom 29.09.2023.</p> <p>Änderung dient der Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs</p>

	<p>Um zeitgleich mehr BKE im Netzfahrplan berücksichtigen zu können, sind fahrplantechnisch homogene Regelungen erforderlich. Die DB Netz AG erarbeitet ein überregional verzahntes Bauprogramm sowie ein daraus abgeleitetes Konzept, welche BKE</p>	<p><u>Planungsprozess ergeben haben (z. B. anderes Bauverfahren, anderer Zeitraum, Änderungen der Betroffenheiten am geschätzten Verkehrsaufkommen, zwischenzeitlich geänderte Planungsvorgaben). Hieraus und aus der Koordination (bei BKE mit Auswirkungen auf mehr als ein Netz) können sich auch zusätzliche BKE zur Realisierung der bereits in der ersten Konsultationsphase kommunizierten Vorhaben ergeben, welche dann in dieser Phase konsultiert werden.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <u>Veränderungen an bereits in der ersten Konsultationsphase konsultierten BKE, wenn diese sich nach Abschluss der ersten Konsultationsphase auf Wunsch von ZB ergeben haben und alle vsl. betroffenen ZB im Rahmen der Koordination (bei BKE mit Auswirkungen auf mehr als ein Netz) bzw. Konsultation in der zweiten Konsultationsphase zustimmen.</u> <u>BKE der Kategorie 4, sofern sich diese auf mehr als ein Netz auswirken.</u> <p><u>Zusätzlich kann die DB Netz AG BKE mit geringeren Auswirkungen als BKE der Kategorie 6 berücksichtigen, sofern diese in einem betrieblichen bzw. technischen Zusammenhang mit o.g. BKE stehen.</u></p> <p>Um zeitgleich mehr BKE im Netzfahrplan berücksichtigen zu können, sind fahrplantechnisch homogene Regelungen erforderlich. Die DB Netz AG erarbeitet ein überregional verzahntes Bauprogramm sowie ein daraus abgeleitetes Konzept,</p>	<p>gemäß § 3 Nr. 2 ERegG.</p>
--	---	---	-------------------------------

	<p>im Netzfahrplan Berücksichtigung finden sollen.</p> <p>Ziel dabei ist, die ZB frühzeitig zu informieren und homogene Fahrplanregelungen anzubieten.</p>	<p>welche BKE im Netzfahrplan Berücksichtigung finden sollen.</p> <p>Ziel dabei ist, die ZB frühzeitig zu informieren und homogene Fahrplanregelungen anzubieten.</p>	
<p>Abschnitt 7 Abs 3 <u>(neu)</u></p>		<p><u>Spätestens 17,5 Monate vor Fahrplanwechsel konsultiert die DB Netz AG ZB und EIU. Diese haben 15 Arbeitstage Gelegenheit zur Stellungnahme. Das Ergebnis der Konsultation veröffentlicht die DB Netz AG bis 16 Monate vor Fahrplanwechsel. Alle eingegangenen Kommentierungen der ZB und EIU werden zusätzlich pseudonymisiert in Summe erneut über eine elektronische Plattform veröffentlicht. Sich im Vergleich zum vorläufigen Ergebnis der ersten Konsultationsphase ergebende Änderungen werden entsprechend markiert.</u></p>	<p>Änderung dient Umsetzung des Tenors 2.a (BK10-21-0344_Z) aus BK-Beschluss vom 29.09.2023.</p> <p>Änderung dient der Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG.</p>
<p>Abschnitt 7 Abs. 4-</p>	<p>Aktualisierung der Planungsparameter</p> <p>Die ZB werden spätestens 12 Monate vor Fahrplanwechsel über eventuelle Aktualisierungen der baubedingten</p>	<p>Aktualisierung der Planungsparameter Koordinierung von BKE mit Auswirkungen auf mehr als ein Netz</p> <p><u>Ist in der zweiten Konsultationsphase eine Koordinierung für BKE erforderlich, die sich auf mehr als ein Netz auswirken, so können - soweit erforderlich - die ZB und EIU dazu eingeladen werden. Details dazu siehe Abschnitt 14 „Erörterung, Abstimmung und Koordinierung mit BdS (national und international)“.</u></p> <p>Die ZB werden spätestens 12 Monate vor Fahrplanwechsel über eventuelle Aktualisierungen der baubedingten</p>	<p>Änderung dient Umsetzung des Tenors 2.a (BK10-21-0344_Z) aus BK-Beschluss vom 29.09.2023.</p> <p>Änderung dient der Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG.</p> <p>Mit Umsetzung Anhang VII werden die betreffenden BKE nicht mehr als Teil der</p>

	<p>Einschränkungen informiert. Hierbei kann es sich um zeitliche Verschiebungen, räumliche Anpassungen und um Ausfälle von BKE handeln; in seltenen Fällen werden auch neue BKE in den Planungsparametern aufgenommen.</p> <p>Zu dieser Aktualisierung können die ZB innerhalb von zwei Wochen Stellung nehmen; die DB Netz AG hat anschließend 5 Arbeitstage Zeit, diese Stellungnahmen zu prüfen und ggf. in den Planungen zu berücksichtigen. Die endgültige Herausgabe der Planungsparameter erfolgt dann spätestens 11 Monate vor Fahrplanwechsel.</p>	<p>Einschränkungen informiert. Hierbei kann es sich um zeitliche Verschiebungen, räumliche Anpassungen und um Ausfälle von BKE handeln; in seltenen Fällen werden auch neue BKE in den Planungsparametern aufgenommen.</p> <p>Zu dieser Aktualisierung können die ZB innerhalb von zwei Wochen Stellung nehmen; die DB Netz AG hat anschließend 5 Arbeitstage Zeit, diese Stellungnahmen zu prüfen und ggf. in den Planungen zu berücksichtigen. Die endgültige Herausgabe der Planungsparameter erfolgt dann spätestens 11 Monate vor Fahrplanwechsel.</p>	<p>Planungsparameter (PP) konsultiert, da diese in Teilen einem anderen Fristengefüge in der Kommunikation und Abstimmung unterliegen. Insofern streicht die DB Netz AG die entsprechenden Verweise auf die PP.</p>
<p>Abschnitt 7 Abs. 5 <u>(neu)</u></p>		<p><u>Konsultation bis 13 Monate vor Fahrplanwechsel</u></p> <p><u>Sofern sich in der Zwischenzeit weitere Konsultationsbedarfe ergeben haben, führt die DB Netz AG bis 13 Monate vor Fahrplanwechsel eine erneute Konsultation durch. Die ZB und EIU haben 10 Arbeitstage Zeit zur Stellungnahme. Über das Ergebnis der zweiten Konsultationsphase informiert die DB Netz AG bis 12 Monate vor Fahrplanwechsel. Alle eingegangenen Kommentierungen der ZB und der EIU werden zusätzlich pseudonymisiert in Summe erneut über eine in elektronischer Form veröffentlicht. Sich im Vergleich zum vorläufigen Ergebnis der ersten Konsultationsphase ergebende Änderungen werden entsprechend markiert.</u></p>	<p>Änderung dient Umsetzung des Tenors 2.a (BK10-21-0344_Z) aus BK-Beschluss vom 29.09.2023.</p> <p>Änderung dient der Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG.</p>

<p>Abschnitt 7 Abs. 36</p>	<p>Kommunikation von netzfahrplanrelevanten BKE</p> <p>Werden BKE im Netzfahrplan berücksichtigt, so werden die ZB darüber im Rahmen der Abstimmung der Planungsparameter informiert (vgl. Ril 402.0203).</p> <p>Die Planungsparameter enthalten auch Angaben, welche bezüglich einer Berücksichtigung von BKE im Netzfahrplan von Interesse sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Informationen zu der Netzfahrplanauswahl, - Karten „Bauzuschläge nach Verkehrsart“ (Beispiel siehe 402.0305A01), - Weitere Anlagen (z.B. Übergangszeiten an den Bahnhöfen). 	<p>Kommunikation von netzfahrplanrelevanten BKE</p> <p>Werden BKE im Netzfahrplan berücksichtigt, so werden die ZB <u>und EIU</u> darüber im Rahmen der <u>Konsultation</u> Abstimmung der Planungsparameter informiert (vgl. Ril 402.0203).</p> <p>Die Planungsparameter enthalten auch Angaben, welche bezüglich einer Berücksichtigung von BKE im Netzfahrplan von Interesse sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Informationen zu der Netzfahrplanauswahl, - Karten „Bauzuschläge nach Verkehrsart“ (Beispiel siehe 402.0305A01), - Weitere Anlagen (z.B. Übergangszeiten an den Bahnhöfen). 	<p>Die entsprechende Unterlage ist nicht mehr Teil der Planungsparameter, daher die Anpassung.</p>
<p>Abschnitt 7 Abs. 57</p>	<p>Abstimmung weiterer Maßnahmen</p> <p>Die DB Netz AG gibt in den BbEI auch Maßnahmen für die Abstimmung bekannt, die keine Berücksichtigung in der Netzfahrplanerstellung finden.</p> <p>Hierbei handelt es sich um fixierte BKE, die bereits zum betreffenden Zeitpunkt (17,5 bzw. 12 Monate vor Fahrplanwechsel) bekannt sind, jedoch nicht die Kriterien zur Aufnahme von BKE im Netzfahrplan erfüllen.</p>	<p>Abstimmung weiterer Maßnahmen</p> <p>Die DB Netz AG gibt in den BbEI auch Maßnahmen <u>im Rahmen der Konsultation</u> für die Abstimmung bekannt, die keine Berücksichtigung in der Netzfahrplanerstellung finden.</p> <p>Hierbei handelt es sich um fixierte BKE, die bereits zum betreffenden Zeitpunkt (17,5 bzw. 12 <u>13</u> Monate vor Fahrplanwechsel) bekannt sind, jedoch nicht die Kriterien zur Aufnahme von BKE im Netzfahrplan erfüllen.</p>	<p>Die entsprechende Unterlage ist nicht mehr Teil der Planungsparameter, daher die Anpassung</p>
<p>Abschnitt 7 Abs. 68</p>	<p>Kriterien</p>	<p>Kriterien</p>	<p>Redaktionelle Änderungen; Klarstellung erfolgt vor dem Hintergrund, dass BKE aus</p>

<p>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.</p> <p>Darüber hinaus werden folgende BKE im Netzfahrplan berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - BKE sind für die Trassenkonstruktion und damit für das Trassenangebot der DB Netz AG relevant; - BKE sind zum Entscheidungszeitpunkt in der Finanzierung gesichert; es sind weiter keine Risiken aus dem Plan- und Baurecht erkennbar; - BKE bzw. Maßnahmenbündel haben eine zeitliche Dauer von mehr als 2 Monaten. <p>Bei BKE/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 BKE mit einer Bauzeit unter 6 Wochen nicht im Netzfahrplan aufgenommen.</p> <p>BKE in Bahnhöfen oder Zugbildungsanlagen können - sofern o. g. Voraussetzungen zutreffen - ebenfalls im Netzfahrplan berücksichtigt werden, wenn sie signifikante</p>	<p>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.</p> <p>Darüber hinaus werden folgende BKE im Netzfahrplan berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - BKE sind für die Trassenkonstruktion und damit für das Trassenangebot der DB Netz AG relevant; - BKE, <u>deren zugrunde liegende Baumaßnahmen sind</u> zum Entscheidungszeitpunkt in der Finanzierung gesichert <u>sind</u>; es sind weiter keine Risiken aus dem Plan- und Baurecht erkennbar; - BKE bzw. Maßnahmenbündel haben eine zeitliche Dauer von mehr als <u>zwei</u> 2 Monaten. <p>Bei BKE/Maßnahmenbündeln mit einer zeitlichen Dauer von mindestens <u>sechs</u> 6 Wochen bis maximal <u>zwei</u> 2 Monaten erfolgt eine Berücksichtigung im Netzfahrplan nur, wenn erhebliche und umfangreiche Auswirkungen auf das Gesamtnetz der DB Netz AG absehbar sind. Grundsätzlich werden BKE mit einer Bauzeit unter <u>sechs</u> 6 Wochen nicht im Netzfahrplan aufgenommen.</p>	<p>Baumaßnahmen bzw. Maßnahmenbündeln resultieren. Insofern dient die Änderung der Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG.</p>
--	--	---

	<p>Auswirkungen auf die Streckenkapazität haben.</p>	<p>BKE in Bahnhöfen oder Zugbildungsanlagen können - sofern o. g. Voraussetzungen zutreffen - ebenfalls im Netzfahrplan berücksichtigt werden, wenn sie signifikante Auswirkungen auf die Streckenkapazität haben.</p>	
<p>Abschnitt 7 Abs 9 (neu)</p>		<p><u>Im Rahmen der zweiten Konsultationsphase aktualisiert die DB Netz AG die Kriterien für die Umleitung sowie die vorläufige Zuweisung der verbleibenden Kapazität für die einzelnen Arten von Schienenverkehrsdiensten auf baubedingt eingleisigen Streckenabschnitten, sofern erforderlich.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Es gelten die allgemeinen Aktualisierungsanlässe der zweiten Konsultationsphase. Vorhandene Kriterien für die Umleitung sowie die vorläufige Zuweisung der verbleibenden Kapazität können geändert oder Kriterien für die Umleitung sowie die vorläufige Zuweisung der verbleibenden Kapazität neu erstellt werden.</u> • <u>Aktualisierungen bzw. Neuaufstellungen von Kriterien für die Umleitung sowie die vorläufige Zuweisung der verbleibenden Kapazität werden folgendermaßen konsultiert:</u> <ul style="list-style-type: none"> • <u>DB Netz AG veröffentlicht einen Entwurf spätestens zu x-13,5.</u> • <u>Die ZB können innerhalb von 3 Wochen Stellung nehmen.</u> • <u>DB Netz AG bezieht die Stellungnahmen in die Planung ein.</u> • <u>Die Kriterien für die Umleitung sowie die vorläufige Zuweisung der verbleibenden</u> 	<p>Umsetzung der Vorgaben aus Tenor 1.3 des BK-Beschlusses BK10-19-0081_Z vom 23.03.2021</p>

		Kapazität werden spätestens zu x-12 veröffentlicht.	
Abschnitt 8 Abs. 1	Planungsphase Kapazitätsmanagement Fahren und Bauen (n-1) Terminliche Vorgaben der VOB Die nachfolgend dargestellte Terminkette 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.	Planungsphase Kapazitätsmanagement Fahren und Bauen (n-1) Terminliche Vorgaben der VOB Die nachfolgend dargestellte Terminkette sieht die Beendigung des Abstimmungsprozesses von BKE 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.	Klarstellung erfolgt vor dem Hintergrund, dass BKE aus Baumaßnahmen resultieren. Insofern dient die Änderung der Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG.
Abschnitt 8 Abs. 2	Zweigeteilte Durchführung Aufgrund der terminlichen Vorgaben nach (2) muss die Koordination der Baumaßnahmen auf Basis des während der Planungsphase „Kapazitätsmanagement Fahren und Bauen (n-2)“ aktuellen Netzfahrplans erfolgen. Das Kapazitätsmanagement Fahren und Bauen (n-1) 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).	Zweigeteilte Durchführung Aufgrund sich aus gesetzlichen Regelungen und planerischen Vorlaufzeiten ergebenden der terminlichen Vorgaben nach (2) muss die Koordination der Baumaßnahmen auf Basis des während der Planungsphase „Kapazitätsmanagement Fahren und Bauen (n-2)“ aktuellen Netzfahrplans erfolgen. Das Kapazitätsmanagement Fahren und Bauen (n-1) wird zudem in zwei 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	Änderung dient der Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG, da Vorgehensweise der DB Netz AG näher begründet wird.

		Fahrplanwechsel des nachfolgenden Fahrplanjahres).	
Abschnitt 8 Abs. 6	<p>Abstimmung weiterer Maßnahmen aus dem Kapazitätsmanagement Fahren und Bauen (n-2)</p> <p>Im Rahmen der Abstimmung mit ZB nimmt die DB Netz AG zusätzlich Baumaßnahmen inkl. Fahrplaneinschätzungen (FE) in die KiGbau auf, welche gemäß Abschnitt 6 (6) als Teil der Planungsparameter bereits mit den ZB abgestimmt worden sind, die jedoch nicht oder nur teilweise als baubedingte Einschränkung im Netzfahrplan berücksichtigt wurden. Analog der Verfahrensweise zur KiGbau haben ZB auch zu diesen Baumaßnahmen die Möglichkeit zur Stellungnahme.</p> <p>Baumaßnahmen mit Ausregelung im Netzfahrplan werden lediglich nochmals zur Information aufgeführt.</p>	<p>Abstimmung weiterer Maßnahmen aus dem Kapazitätsmanagement Fahren und Bauen (n-2)</p> <p>Im Rahmen der Abstimmung mit ZB nimmt die DB Netz AG zusätzlich Baumaßnahmen inkl. Fahrplaneinschätzungen (FE) in die KiGbau auf, welche <u>in der zweiten Konsultationsphase gemäß Abschnitt 6 (6) als Teil der Planungsparameter</u> bereits mit den ZB abgestimmt worden sind, die jedoch nicht oder nur teilweise als baubedingte Einschränkung im Netzfahrplan berücksichtigt wurden. Analog der Verfahrensweise zur KiGbau haben ZB auch zu diesen Baumaßnahmen die Möglichkeit zur Stellungnahme.</p> <p>Baumaßnahmen mit Ausregelung im Netzfahrplan werden lediglich nochmals zur Information aufgeführt.</p>	Redaktionelle Änderung; Anpassung auf Grund Einführung zweiter Konsultationsphase notwendig
Abschnitt 9 Abs. 1	<p>Baumaßnahmen des Kapazitätskonfliktmanagements (kontinuierlich)</p> <p>Definition</p> <p>Unterjährig werden lediglich die Baumaßnahmen erstmalig abgestimmt bzw. präzisiert,</p> <ul style="list-style-type: none"> - für die keine vollständige Ausregelung durch den Netzfahrplan erfolgte oder - die nicht im Rahmen des Baukapazitätsmanagements mit den ZB abgestimmt worden sind. 	<p>Baumaßnahmen des Kapazitätskonfliktmanagements (kontinuierlich)</p> <p>Definition</p> <p>Unterjährig werden lediglich die Baumaßnahmen erstmalig abgestimmt bzw. präzisiert,</p> <ul style="list-style-type: none"> - für die keine vollständige Ausregelung durch den Netzfahrplan erfolgte oder - die nicht im Rahmen des BauKapazitätsmanagements <u>Fahren und Bauen (n-1)</u> mit den ZB <u>und EIU</u> 	Änderung dient der Wahrung der Interessen der ZB hinsichtlich Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs gemäß § 3 Nr. 2 ERegG, da die Berichtigung der Angabe der betreffenden Prozessphase die Verständlichkeit der Ril 402.0305 erhöht und der Kreis der

	<p>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.</p>	<p>abgestimmt worden sind.</p> <p>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.</p>	<p>Stellungnahmeberechtigten (auch hier) erweitert wird.</p>
<p>Abschnitt 9 Abs. 2</p>	<p>Kriterien</p> <p>Die fahrplantechnische Bearbeitung von Baumaßnahmen erfolgt im Rahmen des Kapazitätskonfliktmanagement (kontinuierlich), sofern mindestens eines der drei nachfolgenden Kriterien erfüllt ist:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Baumaßnahme hat Auswirkungen auf Trassen bzw. Zugparameter; - BKE schränkt Verfügbarkeit der Infrastruktur temporär ein bzw. Infrastruktur steht temporär nicht zur Verfügung; - BKE ist nicht vollständig im Netzfahrplan berücksichtigt oder ist bereits als KonzeptSchätzung (KS) oder Qualifizierte Schätzung (QS) zur unterjährigen Bearbeitung vorgesehen (siehe Abschnitt 9). 	<p>Kriterien</p> <p>Die fahrplantechnische Bearbeitung von BKE Baumaßnahmen erfolgt kontinuierlich im Rahmen des Kapazitätskonfliktmanagement (kontinuierlich), sofern mindestens eines der drei nachfolgenden Kriterien erfüllt ist:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>ursächliche</u> Baumaßnahmen haben Auswirkungen auf Trassen bzw. Zugparameter; - <u>ursächliche</u> Baumaßnahmen BKE schränken <u>die</u> Verfügbarkeit der Infrastruktur temporär ein bzw. Infrastruktur steht temporär nicht zur Verfügung; - BKE ist nicht vollständig im Netzfahrplan berücksichtigt oder ist bereits als KonzeptSchätzung (KS) oder Qualifizierte Schätzung (QS) zur unterjährigen Bearbeitung vorgesehen (siehe Abschnitt 109). 	<p>Redaktionelle Anpassungen</p>

<p>Abschnitt 9 Abs. 8</p>	<p>Kommunikation 402.0305A03</p> <p>Bei A-Maßnahmen werden die betroffenen ZB 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 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 ZB abgestimmt.</p>	<p>Kommunikation 402.0305A03</p> <p>Bei A-Maßnahmen werden die betroffenen ZB 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 <u>Kapazitätsmanagement Fahren und Bauen (n-1)</u> Baukapazitätsmanagement II mit den ZB im Rahmen der Erstellung der KiGbau abgestimmt wurden. Zusätzlich werden auch bisher noch nicht kommunizierte A-Maßnahmen aus <u>Kapazitätsmanagement Fahren und Bauen (n-1)</u> Baukapazitätsmanagement II, sowie verschobene A-Maßnahmen in dieser Form mit den ZB abgestimmt.</p>	<p>Redaktionelle Änderung; Berichtigung des Namens der betreffenden Planungsphase</p>
<p>Abschnitt 10 Abs. 4</p>	<p>Neukonstruktion baubedingt verspäteter Züge</p> <p>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.</p> <p>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 Bau-stelle bzw.</p>	<p>Neukonstruktion baubedingt verspäteter Züge</p> <p>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.</p> <p>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 Bau-stelle</p>	<p>Berichtigung eines</p>

	<p>nach erfolgter Umleitung auf seinem Restlaufblock oder ohne Zugbeeinflussung durchfahren muss oder vor Plan verkehren soll.</p> <p>Die DB Netz AG teilt den ZB grundsätzlich die berechnete vsl. Verspätung nach erfolgter Durchfahrung der Baustelle bzw. nach Wiedererreichen des Regellaufweges mit.</p>	<p>bzw. nach erfolgter Umleitung auf seinem Restlauf<u>weg</u> <u>einen</u> <u>eingleisigen Streckenabschnitt ohne Strecken</u>block oder ohne Zugbeeinflussung durchfahren muss oder vor Plan verkehren soll.</p> <p>Die DB Netz AG teilt den ZB grundsätzlich die berechnete vsl. Verspätung nach erfolgter Durchfahrung der Baustelle bzw. nach Wiedererreichen des Regellaufweges mit.</p>	<p>Büroversehens; die hier neu aufgenommene Passage ist in früheren Versionen irrtümlich gelöscht worden.</p>
<p>Abschnitt 10 Abs. 5</p>	<p>Qualifizierte Schätzungen (QS)</p> <p>Ziel der Qualifizierten Schätzung (QS) ist die Verbesserung der Planungs- und Durchführungsqualität von Zugfahrten bei Bauarbeiten.</p> <p>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 Verspätungs-eintritt 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.</p> <p>Vorplanabfahrt</p> <p>Zur Verbesserung der Betriebsqualität innerhalb eines baubedingt eingeschränkten Streckenabschnitts können auch</p>	<p>Qualifizierte Schätzungen (QS)</p> <p>Ziel der Qualifizierten Schätzung (QS) ist die Verbesserung der Planungs- und Durchführungsqualität von Zugfahrten bei Bauarbeiten.</p> <p>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 Verspätungs-eintritt 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.</p> <p>Vorplanabfahrt</p> <p>Zur Verbesserung der Betriebsqualität innerhalb eines baubedingt eingeschränkten Streckenabschnitts können auch</p>	<p>Redaktionelle Änderungen, Berichtigung des Namens der jeweiligen Prozessphase.</p>

<p>Vorplanfahrten im Rahmen einer QS abgestimmt werden. Die Vorplanfahrten werden anschließend gemäß Absatz (4) konstruiert.</p> <p>Kriterien</p> <p>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:</p> <p>Es werden ausschließlich Vollzugtrassen (keine Leerzüge) geregelt, wobei als Folge einer Baumaßnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 <p>absehbar sein müssen.</p> <p>Zusätzlich müssen die nachfolgenden Kriterien kumulativ erfüllt sein, damit für die Baumaßnahme eine QS in Betracht kommt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ein stabiles Angebotskonzept (Vollzugtrassen (keine Leerzüge) des Personenverkehrs und Trassen der Marktsegmente „Express“ oder „Schnell“ im 	<p>Vorplanfahrten im Rahmen einer QS abgestimmt werden. Die Vorplanfahrten werden anschließend gemäß Absatz (4) konstruiert.</p> <p>Kriterien</p> <p>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:</p> <p>Es werden ausschließlich Vollzugtrassen (keine Leerzüge) geregelt, wobei als Folge einer Baumaßnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 <p>absehbar sein müssen.</p> <p>Zusätzlich müssen die nachfolgenden Kriterien kumulativ erfüllt sein, damit für die Baumaßnahme eine QS in Betracht kommt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ein stabiles Angebotskonzept (Vollzugtrassen (keine Leerzüge) des Personenverkehrs und Trassen der Marktsegmente „Express“ oder „Schnell“ 	
--	---	--

	<p>Schienengüterverkehr) liegt vor; - Züge der QS-Maßnahme sind nicht von weiteren Baumaßnahmen betroffen (siehe hierzu Konzept-Schätzung);</p> <p>Dabei ist zu beachten, dass weder Anschlüsse (auch Wagenübergänge) noch Auswirkungen von Baumaßnahmen ausländischer EIU im Rahmen einer QS geregelt werden können.</p> <p>Auswahl im Baukapazitätsmanagement</p> <p>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 ZB 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 ZB zwei bzw. vier Wochen Zeit zur Benennung von QS-Vorschlägen haben.</p> <p>Nach erfolgter Abstimmung werden die ZB durch die Übergabe des jeweiligen KiGbau-Endstückes ca. acht Monate vor Fahrplanwechsel (Teil 1) bzw. ca. fünf Monate vor Fahrplanwechsel (Teile 1+2) informiert.</p>	<p>im Schienengüterverkehr) liegt vor; - Züge der QS-Maßnahme sind nicht von weiteren Baumaßnahmen betroffen (siehe hierzu Konzept-Schätzung);</p> <p>Dabei ist zu beachten, dass weder Anschlüsse (auch Wagenübergänge) noch Auswirkungen von Baumaßnahmen ausländischer EIU im Rahmen einer QS geregelt werden können.</p> <p>Auswahl im <u>Kapazitätsmanagement (n-1)</u> Baukapazitätsmanagement</p> <p>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 ZB im Rahmen des <u>Kapazitätsmanagements (n-1)</u> Baukapazitätsmanagements. Die DB Netz AG übergibt bis ca. <u>neun</u>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 ZB zwei bzw. vier Wochen Zeit zur Benennung von QS-Vorschlägen haben.</p> <p>Nach erfolgter Abstimmung werden die ZB durch die Übergabe des jeweiligen KiGbau-Endstückes ca. acht Monate vor Fahrplanwechsel (Teil 1) bzw. ca. fünf Monate vor Fahrplanwechsel (Teile 1+2)</p>	
--	---	---	--

<p>Im Baukapazitätsmanagement ausgewählte QS-Maßnahmen werden im Kapazitätskonfliktmanagement (kontinuierlich) immer in den Fristen einer A-Maßnahme bearbeitet.</p> <p>Erstellung</p> <p>Die Erstellung einer QS erfolgt im Rahmen des Kapazitätskonfliktmanagement (kontinuierlich). Die Erarbeitung beginnt spätestens 15 Wochen vor Baubeginn und endet acht Wochen vor Baubeginn (Personenverkehr) bzw. sechs Wochen vor Baubeginn (Güterverkehr). Ihre Ergebnisse werden zu dieser genannten Frist den betroffenen ZB im Übergabeblatt kommuniziert; sie werden ebenfalls in die betreffende Fplo aufgenommen. Zusätzlich erfolgt eine Eingabe der Ergebnisse in die Leitsysteme der DB Netz AG.</p> <p>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 oft-mals unrealistisch und dort nur für Züge der Marktsegmente „Express“ und „Schnell“ anwendbar.</p>	<p>informiert.</p> <p>Im <u>Kapazitätsmanagement</u> (n-1) Baukapazitätsmanagement ausgewählte QS-Maßnahmen werden im Kapazitätskonfliktmanagement (kontinuierlich) immer in den Fristen einer A-Maßnahme bearbeitet.</p> <p>Erstellung</p> <p>Die Erstellung einer QS erfolgt im Rahmen des Kapazitätskonfliktmanagement (kontinuierlich). Die Erarbeitung beginnt spätestens 15 Wochen vor Baubeginn und endet acht Wochen vor Baubeginn (Personenverkehr) bzw. sechs Wochen vor Baubeginn (Güterverkehr). Ihre Ergebnisse werden zu dieser genannten Frist den betroffenen ZB im Übergabeblatt kommuniziert; sie werden ebenfalls in die betreffende Fplo aufgenommen. Zusätzlich erfolgt eine Eingabe der Ergebnisse in die Leitsysteme der DB Netz AG.</p> <p>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 oft-mals unrealistisch und dort nur für Züge der Marktsegmente „Express“ und „Schnell“ anwendbar.</p>	
---	---	--

<p>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).</p> <p>Zusatz-QS</p> <p>Unterjährig können außerdem durch Kunden zusätzliche QS (für den Personenverkehr und für Trassen der Markt-segmente „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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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). <p>Angebots-QS</p>	<p>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).</p> <p>Zusatz-QS</p> <p>Unterjährig können außerdem durch Kunden zusätzliche QS (für den Personenverkehr und für Trassen der Markt-segmente „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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 Kapazitätsmanagements Baukapazitätsmanagements), 3. Beantragungszeitpunkt der QS (Durchführung prozessual nur bei Beantragung bis 21 Wochen vor Baubeginn möglich). <p>Angebots-QS</p>	
--	---	--

	<p>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.</p> <p>Das Angebot wird betroffenen Kunden mit dem Entwurf der ZvF 24 Wochen vor Baubeginn übergeben.</p> <p>Eine Umsetzung erfolgt ausschließlich nach Zustimmung durch die betroffenen Kunden. Die Zustimmung muss bis 21 Wochen vor Baubeginn mit der Stellungnahme zur ZvF vorliegen.</p> <p>QS-Anzahl</p> <p>Die DB Netz AG erstellt pro Fahrplanjahr mindestens 100 QS.</p>	<p>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.</p> <p>Das Angebot wird betroffenen Kunden mit dem Entwurf der ZvF 24 Wochen vor Baubeginn übergeben.</p> <p>Eine Umsetzung erfolgt ausschließlich nach Zustimmung durch die betroffenen Kunden. Die Zustimmung muss bis 21 Wochen vor Baubeginn mit der Stellungnahme zur ZvF vorliegen.</p> <p>QS-Anzahl</p> <p>Die DB Netz AG erstellt pro Fahrplanjahr mindestens 100 QS.</p>	
<p>Abschnitt 13 Abs. 1</p>	<p>Anfragen nach Alternativen</p> <p>Die Anfrage nach Alternativen ist für BKE der Kategorie 7 in der ersten Konsultationsphase zulässig. Sie kann Hinweise zu, durch die DB Netz AG zu prüfenden Sachverhalte enthalten, z.B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zeitliche Lage: betroffene Kalendertage (z.B. Ausschluss von Großveranstaltungen), - betroffene Streckenabschnitte (Länge): <i>Hinweis, wenn ZB-Konzepte einen bestimmten Bahnhof erreichen sollen (z.B. SPNV- Konzepte),</i> - Sperrart: Eingleisige Sperrung (ESP) oder Totalsperrung (TSP), 	<p>Anfragen nach Alternativen</p> <p>Die Anfrage nach Alternativen ist für BKE der Kategorie 7 in der ersten Konsultationsphase zulässig. Sie kann Hinweise zu, durch die DB Netz AG zu prüfenden Sachverhalte enthalten, z.B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zeitliche Lage: betroffene Kalendertage (z.B. Ausschluss von Großveranstaltungen), - betroffene Streckenabschnitte (Länge): <i>Hinweis, wenn ZügeZB-Konzepte einen bestimmten Bahnhof erreichen sollen (z.B. SPNV- Konzepte),</i> 	<p>Redaktionelle Änderung</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Ersatzkonzepte: z.B. Schienenersatzkonzepte bei SPV; Logistikkonzepte bei SGV, - zusätzlich weitere Überlegungen des ZB. 	<ul style="list-style-type: none"> - Sperrart: Eingleisige Sperrung (ESP) oder Totalsperrung (TSP), - Ersatzkonzepte: z.B. Schienenersatzkonzepte bei SPV; Logistikkonzepte bei SGV, - zusätzlich weitere Überlegungen des ZB. 	
Abschnitt 13 Abs. 2	<p>Erarbeitung von Alternativen</p> <p>Auf Basis dieser Angaben erstellt und bewertet die DB Netz AG alternative Kapazitätseinschränkungen gemeinsam mit den anfragenden ZB. Die gemeinsame Erarbeitung kann z.B. in Arbeitsgruppen oder schriftlich erfolgen.</p> <p>Im Rahmen der gemeinsamen Gestaltung der Alternativen stellt die DB Netz AG den anfragenden ZB mindestens folgende Informationen für jede Alternative bereit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Dauer der BKE, - die verfügbare Kapazität auf Umleitungsstrecken und - die verfügbaren alternativen Strecken. 	<p>Erarbeitung von Alternativen</p> <p>Auf Basis dieser Angaben erstellt und bewertet die DB Netz AG alternative Kapazitätseinschränkungen gemeinsam mit den anfragenden ZB. Die gemeinsame Erarbeitung kann z.B. in Arbeitsgruppen oder schriftlich erfolgen.</p> <p>Im Rahmen der gemeinsamen Gestaltung der Alternativen stellt die DB Netz AG den anfragenden ZB mindestens folgende Informationen für jede Alternative bereit:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Dauer der BKE, - <u>die zu erwartenden ungefähr zu zahlenden Infrastrukturentgelte</u> - <u>die ungefähren Fahrzeiten</u> - die verfügbare Kapazität auf Umleitungsstrecken und - die verfügbaren alternativen Strecken. 	<p>Vorgabe setzt Tenor 2 des BK-Beschlusses vom 29.09.23 um und dient den Regulierungszielen gemäß § 3 Nr. 2 ERegG (Wahrung Interessen der ZB).</p> <p>DB Netz AG stellt somit zusätzliche Informationen im Rahmen der Erarbeitung von Alternativen bereit.</p>
<u>Abschnitt 17</u>		<p><u>Besonderes Zuweisungsverfahren bei baubedingt eingeschränkter Schienenwegkapazität ab Netzfahrplanperiode 2027</u></p> <p><u>(1) Sofern mehr Anträge auf Schienenwegkapazität im Rahmen der</u></p>	<p>Umsetzung der Vorgaben aus Tenor 1.3 des BK-Beschlusses BK10-19-0081_Z vom 23.03.2021</p>

		<p><u>Netzfahrplanerstellung gestellt werden, als für die betreffende Dienstleistungsart im Dienstleistungsartenmix festgelegt ist, erfolgt die Zuweisung der Schienenwegkapazität abweichend von § 52 ERegG gemäß folgendem Verfahren:</u></p> <ol style="list-style-type: none"><u>1. Alle Anmeldungen, die nicht den in den Kriterien für die Umleitung sowie die vorläufige Zuweisung der verbleibenden Kapazität für die einzelnen Arten von Schienenverkehrsdiensten auf baubedingt eingleisigen Streckenabschnitten enthaltenen Bedingungen 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 NBN von +/- 60 Minuten im Schienenpersonenverkehr und +/- 120 Minuten im Schienengüterverkehr zur Anwendung. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller</u><u>2. Führt die Vorgehensweise nach 1. nicht zu einer Lösung, wendet die DB Netz AG Konstruktionsspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 NBN von +/- 30 Minuten im Schienenpersonenverkehr und +/- 90 Minuten im Schienengüterverkehr an. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.</u><u>3. Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume nicht zu</u>	
--	--	---	--

		<p><u>einem Erfolg, hält die DB Netz AG Rücksprache mit den betroffenen ZB (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril. 402.0203 Abschnitt 6 (5)).</u></p> <p><u>4. Führt die vereinfachte Koordinierung nicht zu einem Erfolg, so räumt die DB Netz AG den Zugtrassen innerhalb der eigenen Dienstleistungsart Vorrang gemäß den indirekten Umleitungskriterien (Prio-Kriterien) ein.</u></p> <p><u>5. Ist eine Entscheidung auf dieser Basis nicht möglich, so räumt die DB Netz AG den Zugtrassen den Vorrang ein, welche das höchste Regelentgelt innerhalb der nach den indirekten Umleitungskriterien (Prio-Kriterien) gleichrangigen Zugtrassen erzielen.</u></p> <p><u>6. Ist eine Entscheidung auf dieser Basis nicht möglich, so erfolgt ein Höchstpreisverfahren gemäß § 52 Abs. 8 ERegG.</u></p> <p><u>Ziffer 4.2.1.9 c), d) und e) ist entsprechend auch bei Kapazitätskonflikten anzuwenden, d.h. die betroffene Trassenanmeldung erhält im Kapazitätskonflikt keine verfügbare Kapazität und wird im Nachrückverfahren nicht berücksichtigt.</u></p> <p><u>7. Bei den am Entscheidungsverfahren beteiligten Zugangsberechtigten fragt die DB Netz AG ab, ob diese im Falle des Unterliegens im Entscheidungsverfahren eine Teilzuweisung im Hinblick auf den zeitlich (Verkehrstage und Zeiträume) und/oder räumlich nicht streitbefangenen Teil ihrer Trassenanmeldung begehren.</u></p>	
--	--	--	--

		<p><u>Die Zugangsberechtigten werden die Abfrage innerhalb von einem Arbeitstag beantworten. Erfolgt keine fristgerechte Antwort, gilt dies als Verzicht auf eine Teilzuweisung. Ist zur Umsetzung einer Teilzuweisung die Anmeldung einer Teiltrasse - gegebenenfalls mit einer neuen Zugnummer - notwendig, teilt die DB Netz AG dies dem Zugangsberechtigten - bei beabsichtigter räumlicher Teilzuweisung unter Angabe des Abgangs- und / oder Zielbahnhofs - mit, der Zugangsberechtigte wird die Anmeldung dann entsprechend den Vorgaben der DB Netz AG innerhalb von zwei Arbeitstagen durchführen. Legt der Zugangsberechtigte die Anmeldung nicht entsprechend den Anforderungen innerhalb der zwei Arbeitstage an, gilt dies als Verzicht auf die Abgabe eines Teilangebotes für diesen Trassenteil.</u></p> <p><u>(2) Können gemäß des oben beschriebenen Verfahrens Kapazitäten von Dienstleistungsarten nicht vollständig ausgeschöpft werden und übersteigt die Anzahl der Anmeldungen anderer Dienstleistungsarten deren zuvor im Dienstleistungsartenmix festgelegte Kapazität, so prüft die DB Netz AG, inwiefern die nicht genutzte Kapazität für Trassenanmeldungen der bereits ausgeschöpften Dienstleistungsarten genutzt werden kann. Dies ist stets dann der Fall, wenn die angemeldeten Trassen der nehmenden Dienstleistungsarten auf dem baubetroffenen Abschnitt unter Anwendung der oben aufgeführten Ziffern</u></p>	
--	--	--	--

		<p><u>2 und 3 konfliktfrei in die freien Kapazitäten der gebenden Dienstleistungsarten konstruiert werden können.</u></p> <p><u>Sofern diese Bedingungen erfüllt wird - und die Anzahl der nachgefragten Kapazitäten der nehmenden Dienstleistungsarten nicht die Anzahl der noch freien Kapazitäten der gebenden Dienstleistungsarten überschreitet - erfolgt eine Zuweisung.</u></p> <p><u>Sofern die Kapazität der gebenden Dienstleistungsarten nicht für die noch zu konstruierenden Trassenanmeldungen der nehmenden Dienstleistungsarten ausreicht, erfolgt eine Zuweisung unter diesen Trassenanmeldungen nach folgenden Kriterien:</u></p> <ol style="list-style-type: none"><u>1. Die DB Netz AG wendet Konstruktionsspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 NBN von +/- 30 Minuten im Schienenpersonenverkehr und +/- 90 Minuten im Schienengüterverkehr an. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.</u><u>2. Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume nach Ziffer 1 nicht zu einem Erfolg, hält die DB Netz AG Rücksprache mit den betroffenen ZB (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril 402.0203 Abschnitt 6 (5)).</u><u>3. Führt die vereinfachte Koordinierung nach Ziffer 2 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</u>	
--	--	---	--

		<p><u>Höchstpreisverfahren gemäß § 52 Abs. 8 ERegG.</u></p> <p><u>Sofern die angemeldeten Trassen der nehmenden Verkehrsarten auf dem baubetroffenen Abschnitt unter Anwendung der oben aufgeführten Ziffer 2 und 3 nicht konfliktfrei in die freien Kapazitäten der gebenden Verkehrsarten konstruiert werden können, wendet die DB Netz AG die abweichenden Konstruktionsspielräume gemäß Ziffer 1 an. Führt dies nicht zu einem Ergebnis, so hält die DB Netz AG Rücksprache mit den betroffenen ZB (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril. 402.0203 Abschnitt 6 (5)) gemäß Ziffer 2. Führt die vereinfachte Koordinierung zu keiner einvernehmlichen Lösung erfolgt eine Ablehnung.</u></p> <p><u>(3) Sofern Trassenanmeldungen für die zweite Netzfahrplanerstellungphase bzw. Anträge auf Änderung von Trassenverträgen der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung eingehen, erfolgt deren Zuweisung in Rahmen der zweiten Netzfahrplanerstellungphase nach folgenden Kriterien:</u></p> <p><u>1. Zuweisung von Kapazitäten innerhalb der eigenen Dienstleistungsart</u></p> <p><u>Sind für eine Trassenanmeldung innerhalb der eigenen Dienstleistungsart noch freie Kapazitäten des Dienstleistungsmixes frei, so wird ihr diese Kapazität entsprechend zugewiesen.</u></p>	
--	--	---	--

		<p><u>Alle Anmeldungen, die nicht den in den Kriterien für die Umleitung sowie die vorläufige Zuweisung der verbleibenden Kapazität für die einzelnen Arten von Schienenverkehrsdiensten auf baubedingt eingleisigen Streckenabschnitten enthaltenen Bedingungen 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 NBN von +/- 60 Minuten im Schienenpersonenverkehr und +/- 120 Minuten im Schienengüterverkehr zur Anwendung. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.</u></p> <p><u>Für Anmeldungen, die den in den Kriterien für die Umleitung sowie die vorläufige Zuweisung der verbleibenden Kapazität für die einzelnen Arten von Schienenverkehrsdiensten auf baubedingt eingleisigen Streckenabschnitten enthaltenen Bedingungen genügen, wendet die DB Netz AG Konstruktionsspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 NBN von +/- 30 Minuten im Schienenpersonenverkehr und +/- 90 Minuten im Schienengüterverkehr an. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.</u></p> <p><u>Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume nicht zu einem Erfolg, hält die DB Netz AG Rücksprache mit den betroffenen ZB (vereinfachte</u></p>	
--	--	--	--

		<p><u>Koordinierung, vgl. Ril. 402.0203 Abschnitt 6 (5).</u></p> <p><u>Soweit vertraglich gebundene Zugtrassen hierfür geändert werden müssten, führt die DB Netz AG mit den Konfliktpartnern ein vereinfachtes Koordinierungsverfahren durch, dass ZB, denen eine Zugtrasse im Rahmen der ersten Netzfahrplanerstellungphase zugewiesen wurde, der Durchführung des Koordinierungsverfahrens zustimmen. Für die Zustimmung zu einem möglichen Koordinierungsverfahren erhält der betroffene ZB neben der Abfrage zur Bereitschaft der Teilnahme am Koordinierungsverfahren die folgenden Informationen mitgeteilt:</u></p> <p><u>lokale und zeitliche Eingrenzung des Konfliktes in Benennung der in Konflikt befindlichen Betriebsstellen.</u></p> <p><u>Wird die Zustimmung durch den betroffenen ZB nicht innerhalb von einem Arbeitstag erteilt, gilt die Zustimmung als abgelehnt.</u></p> <p><u>Das Entscheidungsverfahren richtet sich nach Ziffer 4.2.1.17.3 der NBN.</u></p> <p><u>2. Bestehen nach Anwendung von Ziffer 1 weiterhin freie Kapazitäten in den Dienstleistungsarten, so können diese für Anmeldungen anderer Dienstleistungsarten genutzt werden, deren Kapazität bereits ausgeschöpft ist. Die Vergabe richtet sich ebenfalls nach dem Zeitpunkt der Anmeldungen.</u></p>	
--	--	---	--

		<p><u>Hierbei wendet die DB Netz AG Konstruktionsspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 NBN von +/- 30 Minuten im Schienenpersonenverkehr und +/- 90 Minuten im Schienengüterverkehr an. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller. Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume nicht zu einem Erfolg, hält die DB Netz AG Rücksprache mit den betroffenen ZB (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril 402.0203 Abschnitt 6 (5)).</u></p> <p><u>Soweit vertraglich gebundene Trassen hierfür geändert werden müssten, führt die DB Netz AG mit den Konfliktpartnern ein Koordinierungsverfahren unter der Bedingung durch, dass Zugangsberechtigte, denen eine Zugtrasse im Rahmen der ersten Netzfahrplanerstellungphase zugewiesen wurde, der Durchführung des Koordinierungsverfahrens zustimmen. Wird die Zustimmung durch den betroffenen Zugangsberechtigten nicht innerhalb von einem Arbeitstag erteilt, gilt die Zustimmung als abgelehnt.</u></p> <p><u>Das Entscheidungsverfahren richtet sich nach Ziffer 4.2.1.17.3 der NBN.</u></p> <p><u>Ist eine Zuweisung nach Ziffer 1 oder Ziffer 2 nicht möglich, so stehen diese Kapazitäten dem Gelegenheitsverkehr zur Verfügung.</u></p> <p><u>Kapazitätsreserve für den Gelegenheitsverkehr bei baubedingt eingeschränkter</u></p>	
--	--	---	--

Schienenwegkapazität ab
Netzfahrplanperiode 2027

Wenn für einen Streckenabschnitt sowohl Kriterien für die Umleitung sowie die vorläufige Zuweisung der verbleibenden Kapazität für die einzelnen Arten von Schienenverkehrsdiensten auf baubedingt eingleisigen Streckenabschnitten als auch eine Kapazitätsreserve für den Gelegenheitsverkehr geplant sind, werden die GelV-Kapa-Reserven proportional zu der in der Baustelle verbleibenden Kapazität berücksichtigt und der Dienstleistungsartenmix angepasst.

Die Aktualisierung der Kriterien für die Umleitung sowie die vorläufige Zuweisung der verbleibenden Kapazität für die einzelnen Arten von Schienenverkehrsdiensten auf baubedingt eingleisigen Streckenabschnitten wird folgendermaßen konsultiert:

- DB Netz AG veröffentlicht einen Entwurf.
- Die ZB können innerhalb von 3 Wochen Stellung nehmen.
- DB Netz AG bezieht die Stellungnahmen in die Planung ein.
- Die Nutzungsbedingungen werden bis spätestens eine Woche vor Beginn der Anmeldefrist zur ersten Phase der Netzfahrplanerstellung bekannt gegeben.

Für den Netzfahrplan gilt:

- Auf mittelbar betroffenen Strecken (Umleitungsstrecken) werden die

Zur Stellungnahme
25.07.2024

		<p><u>vorzuhaltenden GelV-Reserven weiterhin berücksichtigt,</u></p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Bei einer Kapazitätsreduzierung auf unmittelbar betroffenen Strecken werden die GelV-Reserven proportional zu der in der Baustelle verbleibenden Kapazität berücksichtigt, es erfolgt jedoch keine Umleitung der zu reservierenden GelV-Kapazitäten.</u> <p><u>Für die 4. Konsultationsphase gilt:</u></p> <ul style="list-style-type: none">• <u>Die für den Gelegenheitsverkehr (GelV) im Netzfahrplan zu reservierenden Trassen im gleichen Umfang in den bildlichen Übersichten berücksichtigt wie übrige Züge.</u>• <u>Bei der Trassenkonstruktion baubedingter Umleiter werden auf mittelbar betroffenen Strecken liegende GelV-Reserven berücksichtigt - es sei denn, dass sie zum Zeitpunkt der Trassenkonstruktion bereits freigegeben wurden.</u> <p><u>Die folgende Tabelle fasst das Vorgehen bei Baumaßnahmen im Netzfahrplan und unterjährig zusammen:</u></p>	
--	--	---	--

Beabsichtigte Änderungen - Ril 402.0305 (betrieblich-technisches Regelwerk) synoptische Darstellung - für unterjährige Änderung NBN 2024 und INB 2025

		GelV Reserve auf...	Netzfahrplänen mit Verkehrsartmix	Netzfahrplan ohne Verkehrsartmix	Unterjähriger Fahrplan
		...unmittelbar betroffener Strecke	Vorhaltekapazität wird zeitanteilig proportional auf Restkapazität angepasst	Werden proportional berücksichtigt. Für zu reservierende GelV Kapazitäten erfolgt keine Umleitung	GelV Reserven werden in gleichem Umfang proportional berücksichtigt wie übrige Züge. Es erfolgt keine Ausregelung
		...mittelbar betroffener Strecke		GelV Reserven werden weiterhin berücksichtigt	GelV Reserven werden weiterhin berücksichtigt

Zur Stellungnahme - 26.07.2024
25.07.2024