



## **Verwaltungsrichtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes und der Bundesnetzagentur zum „Überlasteten Schienenweg“ gemäß § 55 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) Gültig ab 22.06.2015**

*Zuletzt geändert am 14.11.2016: Gesetzliche Grundlage ist jetzt das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG), nicht mehr wie noch 2015 die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV).*

### **Präambel**

Liegen überlastete Schienenwege oder Schienenwege vor, bei denen abzusehen ist, dass ihre Kapazität in naher Zukunft nicht ausreichen wird, so hat der Betreiber diese Schienenwege gemäß § 55 ERegG für überlastet zu erklären und anschließend gemäß §§ 58 und 59 ERegG die Ursachen der Überlastung zu analysieren sowie Abhilfemaßnahmen zu erarbeiten. Eine Überlastung liegt gemäß § 1 Ziffer 13 ERegG vor, wenn der Nachfrage nach Zugtrassen auch nach Koordinierung der verschiedenen Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen während bestimmter Zeitabschnitte nicht in angemessenem Umfang entsprochen werden kann.

Die nachfolgende vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und der Bundesnetzagentur erarbeitete Verwaltungsrichtlinie dient der Auslegung der unbestimmten Rechtsbegriffe

- „nicht in angemessenem Umfang entsprochen“ und
- „in naher Zukunft absehbar nicht ausreichend“

sowie der Konkretisierung

- des Verfahrens und
- des Endes der Überlastung

und wurde zunächst nur mit der DB Netz AG als größtem Infrastrukturbetreiber abgestimmt.

EBA und Bundesnetzagentur werden die Verwaltungsrichtlinie prinzipiell auch für andere strukturbetreiber anwenden.

Nicht in angemessenem Umfang der Bestellung entsprochen hat der Betreiber, wenn er Trassenbestellungen ganz ablehnt oder ihre Lage über für die verschiedenen Arten des Schienenverkehrs festgelegte Spielräume hinaus verschiebt (dazu unter I.A.).

In naher Zukunft absehbar nicht ausreichend kann die Kapazität einer Strecke sein, wenn aufgrund starker Auslastung nicht mehr mit einer optimalen Betriebsqualität zu rechnen ist (dazu siehe IV in Verbindung mit I.B.), auf eine Rahmenvertragsanmeldung kein Angebot

möglich ist oder eine Machbarkeitsstudie verdeutlicht hat, dass eine Trassenablehnung oder Trassenverschiebung nötig werden wird (dazu unter I.B.).

In einzelnen geregelten Ausnahmefällen kann trotz einer Erfüllung der unter I. aufgeführten Kriterien nicht von einer Überlastungsursache ausgegangen werden (dazu unter II.).

Es erfolgt eine jährliche Überprüfung des betroffenen Schienenweges auf weiterhin bestehende Überlastungen. Bei Fortbestand der Überlastung kann die erneute Prüfung vereinfacht werden (dazu unter IV.).

Es ist beabsichtigt, diese Regelungen grundlegend zu überarbeiten, sobald die DB Netz AG die geplante „automatisierte Kapazitätsberechnung“ für alle Strecken aus dem System heraus durchführen kann.

## Verfahrensgrundsätze

Die Detektion überlasteter Schienenwege erfolgt durch den Betreiber der Schienenwege in einem vierstufigen Verfahren:

- I. Ermittlung von Schienenwegen, welche gemäß festgelegter Kriterien als mögliche überlastete Schienenwege angesehen werden können
- II. Prüfung, inwiefern definierte Ausnahmetatbestände vorliegen
- III. Durchführung einer Erstanalyse und gegebenenfalls Überlastungserklärung nach § 55 ERegG
- IV. Festlegung der Gültigkeitsdauer einer Überlastungserklärung

### **I. Ermittlung von Schienenwegen, welche gemäß festgelegter Kriterien als mögliche überlastete Schienenwege angesehen werden können**

- A. Die Überlastung eines Schienenweges liegt vor, wenn **im Rahmen der Netzfahrplan-erstellung**, nach Abschluss der Koordinierung, unter Vorbehalt der Regelungen II. und III. dieser Verwaltungsrichtlinie

1. zu einer Trassenanmeldung kein Trassenangebot abgegeben werden kann
2. ein Trassenangebot abgegeben wird, das von der Trassenanmeldung im folgenden Umfang abweicht:
  - a) die Lage der Trasse liegt außerhalb eines Zeitkorridors von
    - +/- 3 Minuten für S-Bahn-Trassen auf S-Bahn-Strecken
    - +/- 5 Minuten für übrige Personenverkehrstrassen
    - +/- 30 Minuten für Güterzugtrassen;

oder

- b) die Fahrzeit des Gesamtlaufwegs ist gegenüber der Anmeldung bezogen auf den Gesamtlaufweg um mehr als
  - 5 % bei vertakteten SPNV-Trassen
  - 10 % bei übrigen Personenverkehrstrassen verlängert;

oder

- c) die Haltezeiten sind gegenüber der Anmeldung bezogen auf die Gesamthaltezeit um mehr als
  - 3 Minuten bei vertakteten SPNV-Trassen
  - 6 Minuten bei übrigen Personenverkehrstrassen verlängert;

oder

- d) die Beförderungszeit/Reisezeit (Zugbeginn - Zugende unter einer Zugnummer) ist für Güterverkehrstrassen um mehr als 25 % gegenüber der Anmeldung verlängert;

oder

- e) ein angemeldeter Bedienungshalt ersatzlos ausfallen muss.

- B. Darüber hinaus ist das Nichtausreichen der Kapazität eines Schienenwegs in naher Zukunft absehbar, wenn
1. zu einer **Rahmenvertragsanmeldung** kein Angebot abgegeben und dies im Rahmen einer Unterrichtung nach § 72 Nr. 4 ERegG der Regulierungsbehörde mitgeteilt wird (die Unterrichtung nach § 72 Nr. 4 ERegG über die beabsichtigte Entscheidung zum Abschluss eines Rahmenvertrages erfolgt unabhängig vom Angebot oder Nicht-Angebot, wobei im vorliegenden Fall nur das Nicht-Angebot von Interesse ist).
  2. sich bei der Bearbeitung von Machbarkeitsstudien im Auftrag von ZB/EVU ein Szenario wie unter I.A. ergibt und die konkrete Umsetzung der Machbarkeitsstudie absehbar ist.
- C. Sollten dem Betreiber der Schienenwege weitere Erkenntnisse vorliegen, die unter Berücksichtigung von Kapitel II dieser Verwaltungsrichtlinie eine Überlastung nahelegen, so führt er ebenfalls eine Erstanalyse nach Kapitel III durch.

Bei der Deklaration erfolgt keine Unterscheidung nach „überlastetem“ oder „zukünftig überlastetem“ Schienenweg. Der Schienenweg wird stets als „überlastet“ deklariert.

## II. Prüfung, inwiefern definierte Ausnahmetatbestände vorliegen

Eine Überlastung liegt sowohl aktuell als auch absehbar nicht vor, wenn

- a) die Trassenanmeldung eine unter Berücksichtigung der Regelwerke nicht realisierbare Regelfahrzeit unterstellt;

oder

- b) die Trassenanmeldung hinsichtlich der angegebenen Abfahrts- und Ankunftszeiten Spielräume enthält, die die unter Punkt I.A. genannten Werte bereits überschreiten und eingehalten werden;

oder

- c) die Trassenanmeldung der in den SNB kommunizierten Beschreibung der Infrastruktur des Betreibers der Schienenwege widerspricht und sich dies bei den Plausibilitätsprüfungen nicht sofort gezeigt hat;

oder

- d) die bauartbedingte Fahrzeughöchstgeschwindigkeit entsprechend der Trassenanmeldung geringer als 80 km/h und um mehr als 50 % geringer ist als die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit auf der angemeldeten Strecke und die unter Punkt I.A. genannten Werte um nicht mehr als 100% überschritten werden;

oder

- e) bei Baustellen, wenn deren Dauer unter 6 Monaten\* liegt;

\* = Bei Baustellen über 6 Monaten ist bei Trassenkollisionen gegebenenfalls eine Erstanalyse erforderlich.

oder

- f) bei Mehrfachanmeldungen mehrere Trassenanmeldungen vorliegen, die offensichtlich dieselbe Verkehrsleistung zum Inhalt haben (Ausnahme: Keine dieser Trassen kann ohne Verletzung der Kriterien unter I. angeboten werden);

oder

- g) aufgrund einer vergleichbaren Trassenanmeldung wurde bereits nach der vorherigen Netzfahrplanerstellung eine Erstanalyse durchgeführt, und diese führte zur Erklärung eines überlasteten Schienenwegs (bereits bestehender ÜLS);

oder

- h) bei Abweichungen von der Trassenanmeldung nach Punkt I.A. liegt eine Überlastung nicht vor, wenn der Zugangsberechtigte in der Phase der Koordinierung größere Spielräume eingeräumt und durch Unterzeichnung einer Erklärung bestätigt hat, dass die daraufhin angebotene Trasse unter verkehrlichen und wirtschaftlichen Aspekten tragfähig ist. Die Bestätigung des Kunden wird dem EBA und der Bundesnetzagentur auf Anfrage zur Verfügung gestellt;

oder

- i) Auslöser für die mögliche Überlastung ist eine Entlastungs- oder Verstärkertrasse oder saisonaler Verkehr mit weniger als 26 Verkehrstagen in der relevanten Netzfahrplanperiode;

oder

- j) zur Auflösung der Überlastung notwendige betriebliche Maßnahmen führen zur Auflösung von Taktsystemen bzw. anderen, erheblichen Einschränkungen für die übrigen Eisenbahnverkehrsunternehmen, und die Überlastung wurde dabei durch nicht mehr als zwei Trassen (mit weniger als 26 Verkehrstagen in der relevanten Netzfahrplanperiode) ausgelöst.

### **III. Durchführung einer Erstanalyse und Abschluss des Verfahrens**

Ist auch nach Anwendung der Definition (gemäß Abschnitten I. und II.) von möglichen überlasteten Schienenwegen auszugehen, so ist für diese identifizierten potentiellen Überlastungen eine Erstanalyse im Sinne einer vorweggenommenen Kapazitätsanalyse durchzuführen.

Im Rahmen der Erstanalyse ermittelt der Betreiber der Schienenwege, inwiefern die zu betrachtenden Schienenwege zurzeit von Zügen des Netzfahrplans und des Gelegenheitsverkehrs mit einer Zugzahl befahren werden, die innerhalb der Betriebszeit in mindestens einer Fahrtrichtung zu einer mangelhaften Betriebsqualität auf den Schienenwegen führt. Basis der Erstanalyse sind die Verkehre einer Woche mit möglichst wenig baubedingten Beeinträchtigungen (in der Regel 16. oder 43 KW).

Eine mangelhafte Betriebsqualität liegt hierbei dann vor, wenn mehr als 150 % der betriebsbedingten Wartezeiten im Zustand der optimalen Betriebsqualität entstehen.

Über die „Vorab-Detektion“ einer Überlastung sowie über die Ergebnisse der Erstanalyse werden das EBA und die Bundesnetzagentur von dem Betreiber der Schienenwege informiert. Ist eines der unter II. g) bis j) genannten Kriterien in übereinstimmender Auffassung des Betreibers der Schienenwege, des EBA und der Bundesnetzagentur erfüllt, wird die Erstanalyse qualifiziert abgeschlossen. Sollte darüber hinaus aus Sicht der Beteiligten keine Überlastung gemäß § 1 Nr. 13 ERegG vorliegen, obwohl keine bisher bestehende Ausnahmeregelung Anwendung findet, kann ebenfalls auf eine Überlastungserklärung verzichtet werden.

#### **IV. Festlegung der Gültigkeitsdauer einer Überlastungserklärung**

Der Fortbestand einer Überlastung und der SNB-relevanten Regelungen wird jährlich geprüft und die SNB entsprechend den gesetzlichen Vorgaben angepasst. Davon kann abgesehen werden, wenn sich

- in der vorausgegangenen Netzfahrplanperiode Detektionen ergeben haben, deren Ursache in dem überlasteten Schienenweg liegt oder
- nach übereinstimmender Auffassung des Betreibers der Schienenwege, des EBA und der Bundesnetzagentur in der folgenden Fahrplanperiode keine maßgeblichen Veränderungen des Betriebsprogramms oder der Infrastruktur ergeben haben; dies ist regelmäßig dann der Fall, wenn auf dem betrachteten Schienenweg weiterhin mehr als 120 % der betriebsbedingten Wartezeiten im Zustand der optimalen Betriebsqualität entstehen, d. h. weiterhin eine risikobehaftete oder mangelhafte Betriebsqualität vorliegt.

Den genannten Behörden ist dies darzulegen.

#### **Zeitlicher Rahmen**

Für den Prozess „Überlastete Schienenwege“ (siehe Anlage) ergeben sich – vorbehaltlich der Einhaltung der Terminkette zur Netzfahrplanerstellung – folgende Meilensteine:

- Vorab-Meldung zur Detektion möglicher ÜLS bis 31.10. an das EBA und die Bundesnetzagentur
- Abschluss des Prozesses der Detektion möglicher ÜLS einschließlich der Erstanalysen und Information des EBA und der Bundesnetzagentur bis 30.11.
- Deklaration ÜLS bis 15.12.
- Abschluss Kapazitätsanalyse bis 15.06.
- Vorlage des Plans zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) bis 15.12.

Im Einvernehmen zwischen Behörden und dem Betreiber der Schienenwege können die Fristen eingekürzt werden:

- Abschluss Kapazitätsanalyse bis 31.03.
- Vorlage des PEK bis 30.06.