

Eckpunkte für strategische Leitlinien gemäß Art. 4 der Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Nutzung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn im einheitlichen europäischen Eisenbahnraum, zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 913/2010

I. Allgemeine Inhalte [Art. 4 Abs. 1 KapaVO]:

a) allgemeine Ziele der nationalen Eisenbahnpolitik, die für die strategische Kapazitätsplanung im Anwendungsbereich dieser Verordnung relevant sind,

Die strategische Kapazitätsplanung der DB InfraGO AG gewährleistet die Einhaltung und Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben, insbesondere der in § 3 des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) normierten Regulierungsziele. Danach sind eine Steigerung des Anteils der schienengebundenen Personen- und Güterverkehre am gesamten Verkehrsaufkommen zur Deckung der Mobilitätsanforderungen der Wirtschaft und der Bevölkerung und zur Erreichung der Klimaschutzziele, ein wirksamer Wettbewerb auf der Schiene, sowie die Wahrung der Interessen der Nutzer der Schienenwege, insbesondere an einem stabilen, zuverlässigen und resilienten Netz maßgebliche Ziele der nationalen Eisenbahnpolitik. Die strategische Kapazitätsplanung ist so zu gestalten, dass Investitionen des Infrastrukturbetreibers und der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Innovationen, sowie der einheitliche europäische Eisenbahnmarkt gefördert und ausgebaut werden. Die Gewährleistung eines sicheren, leistungsfähigen und zuverlässigen Betriebs der Eisenbahninfrastruktur und deren effiziente Nutzung bilden den Maßstab, an dem alle Entscheidungen auszurichten sind. Diese regulierungsrechtlichen Ziele werden durch die Strategischen Leitlinien um eine inhaltlich-konzeptionelle Dimension der Kapazitätsallokation ergänzt.

Zentrales nationales verkehrspolitisches Leitkonzept für die strategische Kapazitätsplanung ist der Deutschlandtakt. Der Deutschlandtakt ist ein bundesweit abgestimmter integraler Taktfahrplan (ITF) für den Schienenpersonennahverkehr, den Schienenpersonenfernverkehr und den Schienengüterverkehr. Er verfolgt das Ziel, durch optimierte Taktknoten und aufeinander abgestimmte Anschlüsse die Reise- und Transportzeiten zu verkürzen, die Attraktivität des Schienenverkehrs zu steigern und die Fahrgastzahlen im Schienenpersonennah- und -fernverkehr zu verdoppeln.

Der Deutschlandtakt kehrt die bisherige Planungslogik um: Der Zielfahrplan bestimmt die erforderliche Infrastruktur, nicht umgekehrt.

Der Deutschlandtakt-Zielfahrplan setzt den vollständigen Ausbau des Schienennetzes nach Maßgabe von 181 im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege im vorrangigen Bedarf ausgewiesenen Infrastrukturmaßnahmen voraus. Da diese Maßnahmen erst schrittweise realisiert werden, ist der Deutschlandtakt-Zielfahrplan auf der heute vorhandenen Infrastruktur noch nicht in seiner Gesamtheit fahrbar. Er bildet daher den langfristigen Zeithorizont und den planerischen Zielzustand der strategischen Kapazitätsplanung, nicht aber ohne Weiteres den unmittelbaren operativen Maßstab.

Um diesen Widerspruch aufzulösen, hat das Bundesministerium für Verkehr (BMV) Etappierungen zur Umsetzung des Deutschlandtakts erarbeitet. Die Etappierungen sind aufeinander aufbauende Zwischenstufen, die jeweils den auf der aktuell vorhandenen oder kurzfristig verfügbaren Infrastruktur fahrbaren Ausschnitt des Deutschlandtakt-Zielfahrplans abbilden. Sie operationalisieren den Deutschlandtakt in planungsrechtlich und betrieblich umsetzbaren Schritten und stellen damit die Verbindung zwischen dem langfristigen Zielfahrplan und dem kurzfristig realisierbaren Kapazitätsangebot her.

Maßgeblicher Bezugsrahmen für die strategische Kapazitätsplanung des Infrastrukturbetreibers ist daher nicht allein der Deutschlandtakt-Zielfahrplan, sondern der Deutschlandtakt und seine jeweiligen vom BMV erarbeiteten Etappierungen (im Folgenden: „Deutschlandtakt/Etappierungen“). In der strategischen Kapazitätsplanung gilt:

- Der Deutschlandtakt-Zielfahrplan gibt den langfristigen planerischen Zielzustand vor, an dem alle Kapazitätsentscheidungen perspektivisch ausgerichtet werden.
- Die jeweils aktuelle, vom BMV veröffentlichte Etappierung gibt den operativ verbindlichen Planungsrahmen für den laufenden und den nächsten Planungszeitraum vor.
- Kapazitätsentscheidungen, die einer künftigen Etappierung oder dem Zielfahrplan erkennbar entgegenstehen, bedürfen einer besonderen Begründung und sind zu dokumentieren.

Der Infrastrukturbetreiber verfolgt die Fortschreibung der Etappierungen durch das BMV und passt seine strategische Kapazitätsplanung entsprechend an, sobald eine aktualisierte Etappierung veröffentlicht wird.

Die nachfolgenden Leitlinien konkretisieren diesen Rahmen für die einzelnen Instrumente des Kapazitätsmanagements.

Gesetzliche Grundlagen: § 3 ERegG; Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG); Bedarfsplan für die Bundesschienenwege; Beschlüsse zum Bundesverkehrswegeplan 2030; die vom BMV erarbeiteten Etappierungen zur Umsetzung des Deutschlandtakts.

b) einen Ausblick auf den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur unter Berücksichtigung der einschlägigen nationalen oder regionalen Pläne und Strategien und der Arbeitspläne der Europäischen Verkehrskorridore,

Maßgebliche nationale Pläne und Strategien für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in Deutschland sind der **Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030)** und der auf seiner Grundlage beschlossene **Bedarfsplan für die Bundesschienenwege**. Dieser enthält im Planfall Deutschlandtakt 181 Infrastrukturmaßnahmen im vordringlichen Bedarf, die unmittelbar aus dem Deutschlandtakt-Zielfahrplan abgeleitet wurden und dessen Umsetzung sicherstellen sollen. Sie sind vom Gesetzgeber als prioritär eingestuft.

Die 181 Deutschlandtakt-Infrastrukturmaßnahmen dienen ausdrücklich der Realisierung des Zielfahrplans; sie bilden die Grundlage für die Infrastrukturentwicklung, an der der Infrastrukturbetreiber seine strategische Kapazitätsplanung ausrichten muss. Der Infrastrukturbetreiber stellt in der strategischen Kapazitätsplanung die Kohärenz zwischen dem Stand der Umsetzung dieser Maßnahmen und der jeweils geltenden Etappierung sicher. Mit jeder realisierten Infrastrukturmaßnahme erweitert sich der Rahmen der umsetzbaren Etappierung in Richtung des Zielfahrplans.

Ebenfalls zu berücksichtigen sind die Infrastrukturmaßnahmen, die aus den Angebotsplänen der Länder und der SPNV-Aufgabenträger abgeleitet sind und die zwar nicht Teil des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege sind, jedoch den SPNV-Anteil des Deutschlandtakts auf den jeweiligen Strecken ermöglichen.

Soweit Abschnitte und Knoten des deutschen Schienennetzes Bestandteil des TEN-V-Kernnetzes oder des erweiterten TEN-V-Kernnetzes sind, berücksichtigt der Infrastrukturbetreiber zusätzlich die Arbeitspläne der Europäischen Verkehrskorridore sowie die grenzüberschreitenden Kapazitätserfordernisse gemäß Art. 56 EU-KapVO.

c) allgemeine Anforderungen und Leitlinien für die Nutzung der Fahrwegkapazität, die der Infrastrukturbetreiber bei der strategischen Kapazitätsplanung berücksichtigen muss, insbesondere in Bezug auf stark ausgelastete und überlastete Fahrwege gemäß Artikel 23 dieser Verordnung,

Der Infrastrukturbetreiber richtet die strategische Kapazitätsplanung so aus, dass der Deutschlandtakt bzw. seine jeweiligen Etappierungen auf dem gesamten in diesen Leitlinien erfassten Netz operativ umsetzbar ist. Dazu gelten folgende allgemeine Anforderungen:

Systemtrassen. Die in der jeweils geltenden Etappierung hinterlegten taktgebundenen Trassen (Systemtrassen) für den Personen- und Güterverkehr bilden das verbindliche strukturierende Element der strategischen Kapazitätsplanung. Der Infrastrukturbetreiber berücksichtigt sie bei der Erstellung des Kapazitätsmodells (Art. 19 EU-KapVO) und des Kapazitätsangebotsplans (Art. 20 EU-KapVO) vorrangig. Abweichungen von der Systemtrassenstruktur sind im Kapazitätsangebotsplan zu begründen.

Knotenzeiten. Die Knotenzeiten des Deutschlandtakts — insbesondere die Symmetrieminute, die Knotenhaltezeiten und die Knoten-Kapazitätsgrenzen an den in der jeweiligen Etappierung im Zielfahrplan bestimmten Taktknoten — sind als infrastrukturelle Qualitätsstandards in die strategische Kapazitätsplanung einzubeziehen. Planerische Entscheidungen, die Knotenzeiten in Frage stellen, sind auf ihre Vereinbarkeit mit dem Deutschlandtakt/den Etappierungen zu prüfen und, sofern Abweichungen unvermeidbar sind, in ihrer Systemwirkung zu bewerten und mit den Aufgabenträgern des SPNV abzustimmen

Stark ausgelastete und überlastete Fahrwege. Auf Fahrwegteilen, die gemäß Art. 23 EU-KapVO als stark ausgelastet oder überlastet gemeldet werden, hat der Infrastrukturbetreiber bei der Kapazitätsanalyse (Art. 24 EU-KapVO) und bei der Kapazitätsaufteilung (Art. 27 EU-KapVO) insbesondere zu prüfen, ob und wie die Systemtrassen des Deutschlandtakts/der Etappierungen und die Knotenzeiten gesichert werden können. Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung sind, soweit möglich, auf die Erfordernisse des Deutschlandtakts/der Etappierungen auszurichten.

SPNV auf belasteten Strecken. Auf Strecken, die sowohl dem Fernverkehr als auch dem SPNV dienen, hat der Infrastrukturbetreiber bei der Kapazitätsplanung sicherzustellen, dass die für den SPNV erforderlichen Taktrassen in einer Weise berücksichtigt werden, die die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im Sinne der VO (EG) 1370/2007 gewährleistet.

d) einen Ausblick auf die geplante Entwicklung der Schienenverkehrsdienste im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, gegebenenfalls unter Berücksichtigung der Standpunkte der beteiligten regionalen oder lokalen Gebietskörperschaften.

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird in Deutschland überwiegend auf der Grundlage gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erbracht. Er ist integraler und gleichberechtigter Bestandteil des Deutschlandtakts/der Etappierungen: Die Etappierungen, sowie der Zielfahrplan des Deutschlandtakts umfasst explizit auch SPNV-Leistungen und deren Einbindung in die Taktknoten des Gesamtsystems.

Der Infrastrukturbetreiber berücksichtigt bei der strategischen Kapazitätsplanung, dass SPNV-Leistungen aufgrund ihrer regionalen oder örtlichen Bedarfsorientierung und Netzwirkung in Gestalt von Anschlussverbindungen keine freie Wahl hinsichtlich Fahrzeiten, Trassen und Umläufen haben und diese durch öffentliche Dienstleistungsaufträge langfristig festgelegt sind. Gerade die Stabilität der SPNV-Trassen hat daher in der Kapazitätsplanung eine besondere Bedeutung.

Die SPNV-Aufgabenträger als zuständige regionale und lokale Gebietskörperschaften im Sinne von Art. 4 Abs. 1 lit. d EU-KapVO sind in die Erarbeitung und die Fortschreibung der strategischen Kapazitätsplanung einzubeziehen. Regional bestehende Taktfahrpläne sind im Abstimmungsprozess mit dem Zielfahrplan/den Etappierungen als Basis heranzuziehen. Diese Angebotspläne und die Nahverkehrspläne der Länder bilden zusammen mit dem Deutschlandtakt/den Etappierungen die Grundlage für die Ermittlung des SPNV-Kapazitätsbedarfs.

Der Infrastrukturbetreiber stellt die Kohärenz seiner strategischen Kapazitätsplanung mit den Nahverkehrsplänen der Bundesländer und den Angebotsplänen der Aufgabenträger sicher. Soweit Änderungen der strategischen Kapazitätsplanung die Erbringung von SPNV-Leistungen im Rahmen bestehender öffentlicher Dienstleistungsaufträge berühren, sind die betroffenen Aufgabenträger frühzeitig zu informieren und zu konsultieren, um einvernehmlich Entscheidungen über die Kapazitätsnutzung zu treffen.

II. Verbindliche Elemente, Auferlegung von Anforderung an Infrastrukturbetreiber [Art. 4 Abs. 2 KapVO]

a) spezifische Fahrplanentwürfe wie integrierte Taktfahrpläne sowohl für Güter- als auch Personenverkehrsdienste umzusetzen,

Der Infrastrukturbetreiber ist verpflichtet, den **Deutschlandtakt und seine jeweiligen vom BMV erarbeiteten Etappierungen** als spezifischen Fahrplanentwurf im Sinne dieser Vorschrift bei der strategischen Kapazitätsplanung zu berücksichtigen und umzusetzen. Verbindlicher Planungsrahmen ist dabei jeweils die aktuelle Etappierung; der Deutschlandtakt-Zielfahrplan bildet in seiner jeweils gültigen Fassung bzw. Etappierung den langfristigen Zielzustand, der bei allen Kapazitätsentscheidungen als Zeithorizont zu wahren ist.

Die Pflicht umfasst insbesondere:

- Die Abbildung der Systemtrassen des Deutschlandtakts/der Etappierungen für den Schienenpersonennah-, den Schienenpersonenfernverkehr und den Schienengüterverkehr im Kapazitätsmodell (Art. 19 EU-KapVO);
- die Ausweisung der Systemtrassen als vorgeplante Kapazität im Kapazitätsangebotsplan (Art. 20 EU-KapVO) gemäß lit. c dieser Vorschrift;
- die Berücksichtigung der Knotenzeiten des Deutschlandtakts/der Etappierungen (Symmetrieminute, Knotenhaltezeiten) bei der taktischen Kapazitätsplanung als Qualitätsstandards, deren Einhaltung planerisch anzustreben ist;
- die Fortschreibung der Kapazitätsplanung im Einklang mit Aktualisierungen der Etappierungen und des Deutschlandtakt-Zielfahrplans.

Soweit die aktuelle Etappierung auf einzelnen Strecken oder Knoten noch nicht vollständig umsetzbar ist, weist der Infrastrukturbetreiber dies im Kapazitätsangebotsplan aus und benennt die zur vollständigen Umsetzung erforderlichen Maßnahmen..

Die Implementierung des Deutschlandtakts /der Etappierungen stellt keine Gefahr für den Wettbewerb dar, sondern ist eine Grundlage für eine effiziente Kapazitätsnutzung; sie fördert den Wettbewerb, indem sie die Kapazität optimal ausnutzt und damit ein Maximum an Verkehrsleistung ohne Qualitätseinbußen erst möglich macht.

Erbringung von Schienenverkehrsdiensten gemäß dem Deutschlandtakt/den Etappierungen, Konsultation zur strategischen Kapazitätsplanung sowie Zuweisung der hierfür erforderlichen Kapazitätsrechte stehen allen Zugangsberechtigten bzw. Eisenbahnverkehrsunternehmen zu angemessenen, transparenten und nichtdiskriminierenden Bedingungen offen.

b) für die in Artikel 14 genannten Arten von Schienenverkehrsdiensten einen Mindestumfang an Kapazität zu reservieren, um ihren verkehrspolitischen Prioritäten Rechnung zu tragen,

Der Infrastrukturbetreiber reserviert im Kapazitätsangebotsplan für **Personenverkehrsdienste im Stadt- und Regionalverkehr (SPNV)** im Sinne von Art. 14 Abs. 2 lit. c EU-KapVO einen Mindestumfang an Kapazität, der die Erbringung der im

Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bestellten SPNV-Leistungen gewährleistet.

Der Mindestumfang bemisst sich nach den Trassenerfordernissen, die sich aus dem Zielbild für den Deutschlandtakt/den Etappierungen und den mit ihm abgestimmten Angebotsplänen der SPNV-Aufgabenträger ergeben. Er ist für jede Strecke oder jeden Korridor, auf dem SPNV-Leistungen auf Basis öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbracht werden, gesondert auszuweisen.

Auf Fahrwegteilen, die als stark ausgelastet oder überlastet gemeldet wurden (Art. 23 EU-KapVO), bleibt die Mindestkapazitätsreservierung für den SPNV gewahrt. Eine Unterschreitung des Mindestumfangs ist nur zulässig, wenn dies aus zwingenden betrieblichen Gründen unvermeidbar ist; in diesem Fall ist der zuständige SPNV-Aufgabenträger unverzüglich zu informieren und es sind Alternativen anzubieten. Dies gilt auch für Umleiterstrecken, auf denen der SPNV im Rahmen von Infrastrukturbaumaßnahmen geführt wird; der Infrastrukturbetreiber stellt sicher, dass der SPNV nicht systematisch auch von solchen Alternativstrecken verdrängt wird

Gleiches gilt im Rahmen des verfügbaren Spielraums für **Güterverkehrsdienste**, soweit diese zur Umsetzung der im Deutschlandtakt/den Etappierungen vorgesehenen Systemtrassen für den Güterverkehr erforderlich sind.

c) gemäß Artikel 20 Absatz 5 Fahrwegkapazität für bestimmte Strecken und Knoten vorzuplanen,
--

Der Infrastrukturbetreiber weist die **Systemtrassen des Deutschlandtakts/der Etappierungen** im Kapazitätsangebotsplan gemäß Art. 20 Abs. 5 EU-KapVO als **vorgeplante Kapazität** aus. Vorgeplante Kapazität bezeichnet dabei Kapazität, für die der Infrastrukturbetreiber Merkmale (Lage im Takt, Knotenzeiten, Mindestgeschwindigkeit, Zuglänge) und Umfang vorab bestimmt sowie das Verfahren festlegt, nach dem diese Kapazität beantragt werden kann.

Die Ausweisung als vorgeplante Kapazität umfasst mindestens:

- die im Deutschlandtakt/in den Etappierungen ausgewiesenen Takttrassen für den Schienenpersonenfernverkehr auf den Hauptachsen des Fernverkehrsnetzes;
- die im Deutschlandtakt/in den Etappierungen ausgewiesenen Systemtrassen für den Schienengüterverkehr;
- die Takttrassen für den SPNV auf Strecken, auf denen SPNV und Fernverkehr gemeinsam die Taktknoten des Deutschlandtakts/der Etappierungen bedienen;
- die Taktknoten selbst, einschließlich der Knotenhaltezeiten, die für die Realisierung der systemischen Anschlüsse des Deutschlandtakts/der Etappierungen erforderlich sind.

Für die vorgeplante Kapazität legt der Infrastrukturbetreiber in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNB) das Zuweisungsverfahren, die Merkmale der vorgeplanten Trassen und die Bedingungen für Abweichungen fest. Soweit Abweichungen von der vorgeplanten Kapazität unvermeidbar sind, ist ihre Systemwirkung im Hinblick auf die Knotenzeiten und Anschlüsse des Deutschlandtakts/der Etappierungen zu bewerten und zu dokumentieren.

d) mittels nationaler Parameter bei der Methode für die Kapazitätsaufteilung nach Artikel 27 und mittels nationaler Parameter bei der Methode für die förmliche Konfliktlösung nach Artikel 39 nationalen verkehrspolitischen Prioritäten Rechnung zu tragen.

Der Infrastrukturbetreiber wendet bei der Kapazitätsaufteilung auf stark ausgelasteten und überlasteten Fahrwegen (Art. 27 EU-KapVO) und beim förmlichen Konfliktlösungsmechanismus (Art. 39 EU-KapVO) folgende **nationale Parameter** an, die den verkehrspolitischen Prioritäten des Deutschlandtakts/der Etappierungen und des SPNV Rechnung tragen:

Parameter 1 — Umsteigezeiten und Verbindungshäufigkeit (Art. 27 Abs. 3 lit. c, Art. 39 Abs. 3 lit. c EU-KapVO): Die Qualität der Verbindungen, insbesondere die

Umsteigezeiten an Taktknoten des Deutschlandtakts/der Etappierungen und die Häufigkeit der Verbindungen im Takt, sind bei der Szenarienbewertung nach Art. 27 Abs. 2 lit. b und Art. 39 Abs. 2 lit. b EU-KapVO mit besonderem Gewicht zu versehen. Dabei gilt: Eine Trassenverschiebung, die eine Knotenzeit des Deutschlandtakts/der Etappierungen verletzt und dadurch systemisch relevante Anschlüsse zwischen Verkehrsträgern oder Linien zerstört, ist gegenüber einer Trassenverschiebung, die dies nicht tut, als nachteiliger einzustufen, auch wenn der verschobene Zug isoliert betrachtet eine Alternative hätte.

Parameter 2 — Systemwirkung auf den integralen Taktfahrplan: Bei der Bewertung von Kapazitätsaufteilungsszenarien ist die Systemwirkung auf den Deutschlandtakt-Zielfahrplan als eigenständiges Kriterium zu berücksichtigen. Als systemschädigend gilt insbesondere eine Trassenverschiebung, die dazu führt, dass ein Taktknoten nicht mehr in der erforderlichen Symmetrie bedient werden kann, oder dass die im Deutschlandtakt/in den Etappierungen vorgesehene Anschlusssicherheit auf einem Korridor dauerhaft unterschritten wird.

Parameter 3 — Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im SPNV: Schienenverkehrsdienste, die auf der Grundlage öffentlicher Dienstleistungsaufträge nach der VO (EG) Nr. 1370/2007 erbracht werden (SPNV), sind bei der Kapazitätsaufteilung und Konfliktlösung mit dem Umstand zu gewichten, dass sie keine freie Alternativwahl hinsichtlich Trassen und Fahrzeiten haben. Eine Kapazitätzuteilung, die zur Nichterfüllbarkeit eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags führt, ist bei der Szenarienbewertung als nachteiliger einzustufen als eine Kapazitätzuteilung, die eigenwirtschaftliche Verkehre betrifft, denen vergleichbare Alternativen zur Verfügung stehen.

Parameter 4 — Anbindung der Fläche: Bei der Bewertung von Aufteilungsszenarien ist die Anbindung ländlicher und strukturschwacher Regionen als Teil des Kriteriums „Anbindung und Zugänglichkeit“ im Sinne von Art. 27 Abs. 3 lit. c und Art. 39 Abs. 3 lit. c EU-KapVO zu berücksichtigen, soweit diese Regionen durch SPNV-Leistungen bedient werden, die Teil des Deutschlandtakts/ der Etappierungen sind.

Diese Anforderungen dürfen die verfügbare Kapazität für einen Fahrwegteil nicht in einem Ausmaß binden, das dem Infrastrukturbetreiber den ausreichenden
--

betrieblichen Spielraum entzieht, um alle in Artikel 2 Absatz 4 festgelegten Aufgaben und Zuständigkeiten zu erfüllen.

Die Erbringung von Schienenverkehrsdiensten gemäß spezifischen Fahrplänen wie integrierten Taktfahrplänen, die Konsultation zu strategischer Kapazitätsplanung und die Zuweisung von Kapazitätsrechten, die für diese Dienste erforderlich sind, müssen allen Antragstellern und Eisenbahnunternehmen zu angemessenen, transparenten und nichtdiskriminierenden Bedingungen offenstehen.