



InfraGO



**Freie
Hansestadt
Bremen**

Generalsanierung Bremen - Bremerhaven

Kundengespräch Schienengüterverkehr

12.02.2026 | Bremen / Teams

Meeting Agenda

Thema

Begrüßung / heutiges Ziel

Baubetriebliche Einordnung / Übersicht geplanter Sperrpausen (Fokus 2. Hj 2027)

Kapazitätsplanung / Fahrplankonzept DB InfraGO und Netzzugang evb Infrastruktur

Kapazitäten in Serviceeinrichtungen (DB InfraGO / Bremische Hafeneisenbahn)

Nutzungsvorgaben DB InfraGO, Bremische Hafeneisenbahn

Dieseltraktionsleistungen / Geschäftsmodelle DB InfraGO

Abgestimmte Umsetzungsvorbereitung

Weiteres Vorgehen / Sonstiges

Ihre Fragen

Meeting Agenda

Thema

Begrüßung / heutiges Ziel

Baubetriebliche Einordnung / Übersicht geplanter Sperrpausen (Fokus 2. Hj 2027)

Kapazitätsplanung / Fahrplankonzept DB InfraGO und Netzzugang evb Infrastruktur

Kapazitäten in Serviceeinrichtungen (DB InfraGO / Bremische Hafeneisenbahn)

Nutzungsvorgaben DB InfraGO, Bremische Hafeneisenbahn

Dieseltraktionsleistungen / Geschäftsmodelle DB InfraGO

Abgestimmte Umsetzungsvorbereitung

Weiteres Vorgehen / Sonstiges

Ihre Fragen

Kern des gemeinsamen Austausches ist....

... die Vorstellung der kapazitiven Einschränkungen sowie das geplante Verkehrskonzept mit dem Fokus auf die Hafenbedienung für den Zeitraum der Generalsanierung (GS)

Kundeninformation DB InfraGO, evb, Bremische Hafeneisenbahn

Sachstand: Sie bekommen einen **aktuellen Überblick über die geplante Generalsanierung (GS)** Bremen-Burg – Bremerhaven im Zeitraum vom 09.07. – 11.12.2027.

Zielstellung: Die **Belange der Hafenwirtschaft**, die **erwartete Nachfrage** sowie das unter Berücksichtigung der geplanten Infrastruktureinschränkungen erarbeitete **Kapazitätsangebot** im Zeitraum der Generalsanierung möchten wir **übereinanderlegen** mit dem Ziel, einen weitgehend reibungslosen Bau- und Betriebsablauf abzustimmen und sicherzustellen.

Rahmenbedingungen: Wir stellen **das Verkehrskonzept im Güterverkehr sowie die verkehrlichen Prämissen und Leitplanken** entlang der Umleitungsstrecken vor und geben **Empfehlungen für die Anmeldungen zum Netzfahrplan 2027.**

Die Generalsanierung bringt eine Vielzahl an Herausforderungen mit, die nur gemeinsam im Verbund gelöst werden können

Leistungsfähige Hinterlandanbindung aufrecht erhalten

Vorhandene Kapazitäten in Netz und Hafen optimal ausschöpfen

Effiziente und verlässliche Prozesse innerhalb des Hafens verfolgen

Flexibilität und Stabilität in der Waage halten

Schlüssige und belastbare Planung aufstellen

Kapazitätsreserven für operative Abweichungen vorhalten

Gute Information und Kommunikation sicherstellen



Meeting Agenda

Thema

Begrüßung / heutiges Ziel

Baubetriebliche Einordnung / Übersicht geplanter Sperrpausen (Fokus 2. Hj 2027)

Kapazitätsplanung / Fahrplankonzept DB InfraGO und Netzzugang evb Infrastruktur

Kapazitäten in Serviceeinrichtungen (DB InfraGO / Bremische Hafeneisenbahn)

Nutzungsvorgaben DB InfraGO, Bremische Hafeneisenbahn

Dieseltraktionsleistungen / Geschäftsmodelle DB InfraGO

Abgestimmte Umsetzungsvorbereitung

Weiteres Vorgehen / Sonstiges

Ihre Fragen

Hauptarbeiten finden im Zeitraum der Generalsanierung (GS) vom 09.07. – 11.12.2027 statt

Bauliche Besonderheiten des Korridors

Sanierung des Korridors in zwei eingleisigen Sperrungen (ESP) für jeweils 2,5 Monate sowie in **regelmäßigen Totalsperrungen (TSP)** an jedem Wochenende

Maßnahmen umfassen im Wesentlichen **Erneuerung Oberbau, Ersatzneubau von Oberleitungsanlagen, Neubau der Stellwerkstechnik, Neubau/Sanierung von Verkehrsstationen** sowie Instandhaltungsmaßnahmen wie z.B. Fahrdrachtwechsel

Bau neuer Stellwerke in Modulgebäuden mit Inbetriebnahme zu Beginn der GSH zur Fahrbarkeit während eingleisiger Sperrung sowie **Integration der geplanten 20er-Gruppe** (Drittprojekt bremenports) in **ESTW Speckenbüttel** (Inbetriebnahme 2028)



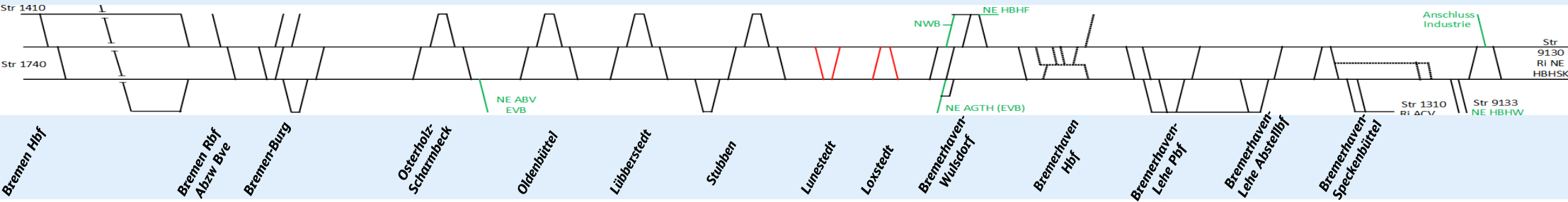
Korridor-Details

	Juli bis Dezember 2027
	74 km Länge
	Transeuropäischer Korridor
	Streckenummer: 1740
	Mischverkehrsstrecke Hoher SGV-Anteil

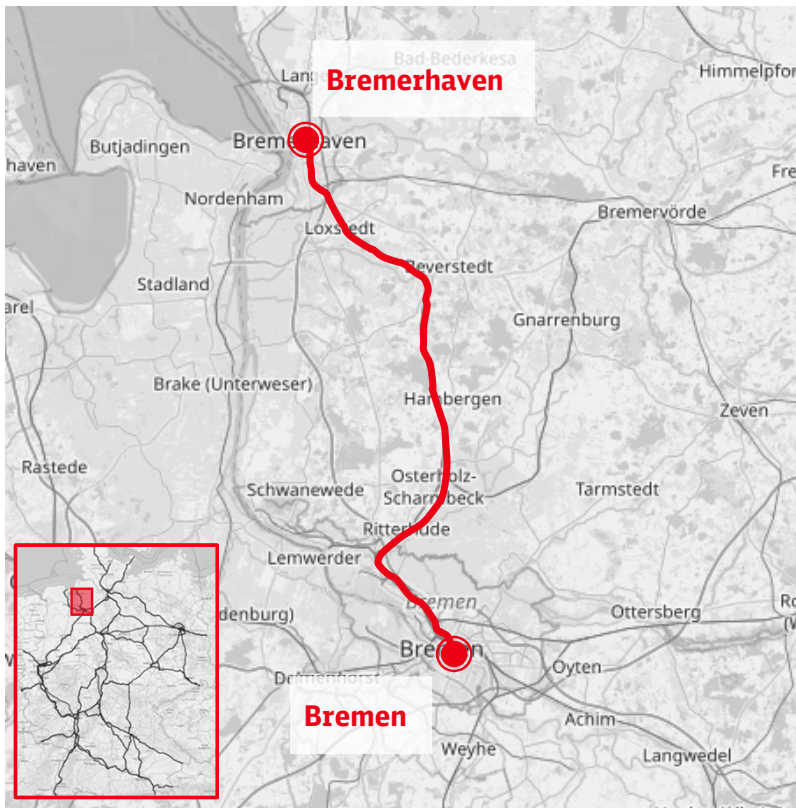
Verbesserung Netzzustandsnote

	Heute (NZN 2024)	Vor GS (Prognose 2026)	Nach GS (Prognose 2027)
Gleise	3,5	3,2	1,8
Weichen	3,2	3,3	2,6
Bahnübergänge	3,8	2,5	2,3
LST	3,9	3,9	1,5
Gesamt Fahrweg (übrige Gewerke auch enthalten)	3,4	3,3	2,4
Personenbahnhöfe	2,3		1,9

GSH Bremen-Bremerhaven



Zur Durchführung der Generalsanierung „unter dem rollenden Rad“ sind Vorlaufmaßnahmen zur Ertüchtigung erforderlich



— Generalsanierungsabschnitt / inkl. Zulaufstrecken

Besonderheiten der GS Bremen - Bremerhaven

- Wegen der **Sicherstellung der Anbindung des Hafens** kann die GS zwischen Bremen-Burg und Bremerhaven-Wulsdorf unter der Woche nur in **eingleisigen Sperrungen** durchgeführt werden. An den Wochenenden sind zusätzliche Infrastruktureinschränkungen, insbesondere nördlich Bremerhaven-Wulsdorf, erforderlich
- Keine adäquate, leistungsfähige (elektrifizierte) Umleitungsstrecke vorhanden – **Nutzung der evb-Infrastruktur mit Diesel-Traktion**
- Um die Fahrbarkeit während der Eingleisigkeit zu ermöglichen, ist die **Blockverdichtung** durch eine **Inbetriebnahme der ESTW zu Beginn der GS** erforderlich
- Der geplante **Richtungsverkehr** mit jeweils bis zu 5 Güterzügen erfordert eine **Ertüchtigung der Oberleitung** im Vorlauf zur GS
- Um die o.g. Punkte zu erfüllen, sind ab dem 2. Halbjahr 2026 **diverse Sperrungen in der Nacht und am Wochenende** erforderlich

Sperrkonzept Bremen - Bremerhaven 2027 - 2028

Inbetriebnahme ESTW Bremerhaven am dritten Wochenende der GS

Planungsstand: 02/2026

	Bremen	Rbf (Bve)	Bremen-Burg	Stubben	Bhv-Wulsdorf	Bremerhaven	Bhv-Lehe	Bhv-Speckenb.	
2027	01								
	02								
	03								
	04								
	05								
	06								
	07								
	08								
	09								
	10								
	11								
	12								
2028	01								
	02								
	03								
	04								
	05								
	06								

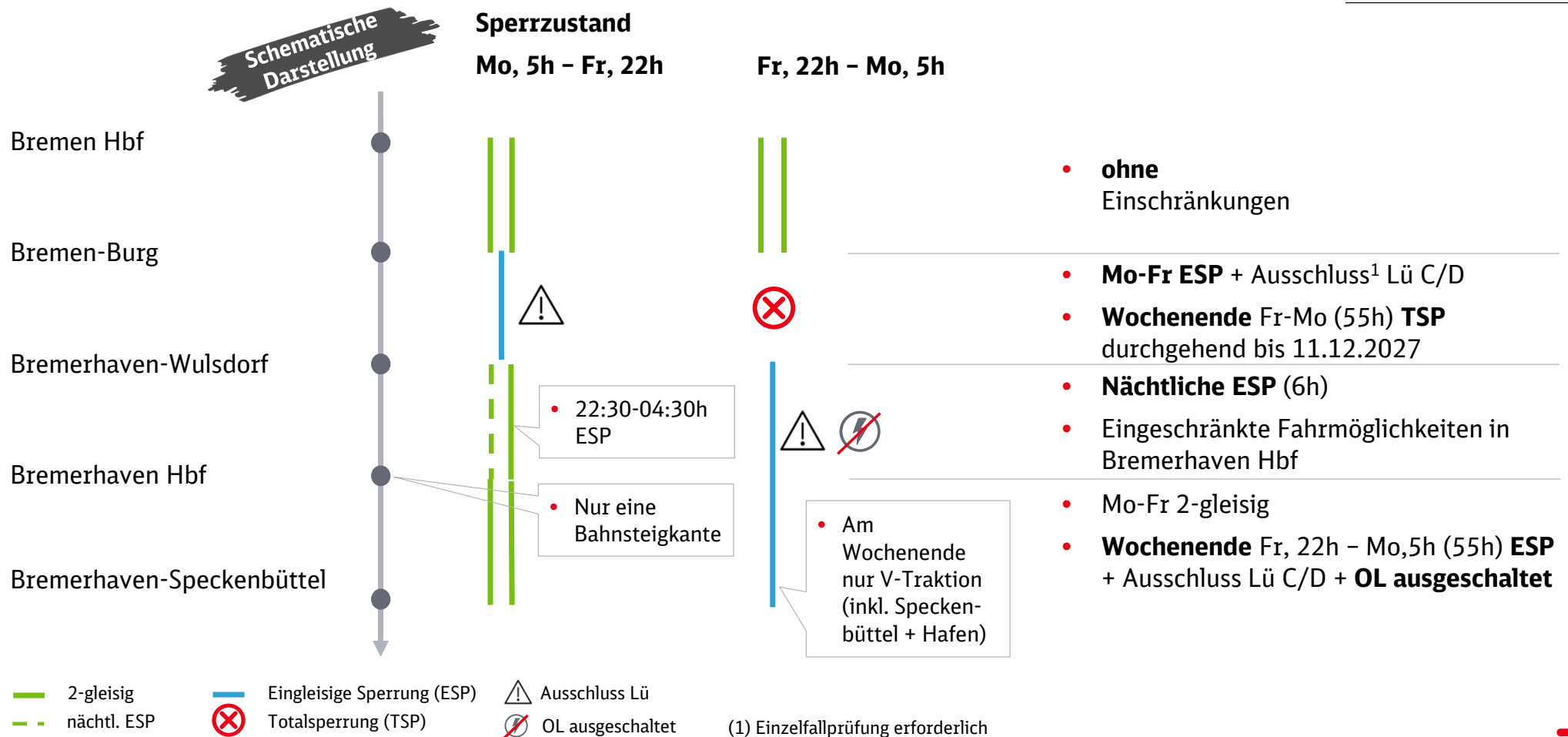
Wochenende (WE) = Fr 22:00 Uhr – Montag 05:00 Uhr

8 h nachts = 21:00 Uhr – 05:00 Uhr

Für Durchsprache unterjähriger
 Sperrpausen separater Kundentermin
 März/April 2026 geplant

ESP
 TSP

Während der Generalsanierung vom 09.07. – 11.12.2027 werden im Netzfahrplan zwei Sperrzustände berücksichtigt



Meeting Agenda

Thema

Begrüßung / heutiges Ziel

Baubetriebliche Einordnung / Übersicht geplanter Sperrpausen (Fokus 2. Hj 2027)

Kapazitätsplanung / Fahrplankonzept DB InfraGO und Netzzugang evb Infrastruktur

Kapazitäten in Serviceeinrichtungen (DB InfraGO / Bremische Hafeneisenbahn)

Nutzungsvorgaben DB InfraGO, Bremische Hafeneisenbahn

Dieseltraktionsleistungen / Geschäftsmodelle DB InfraGO

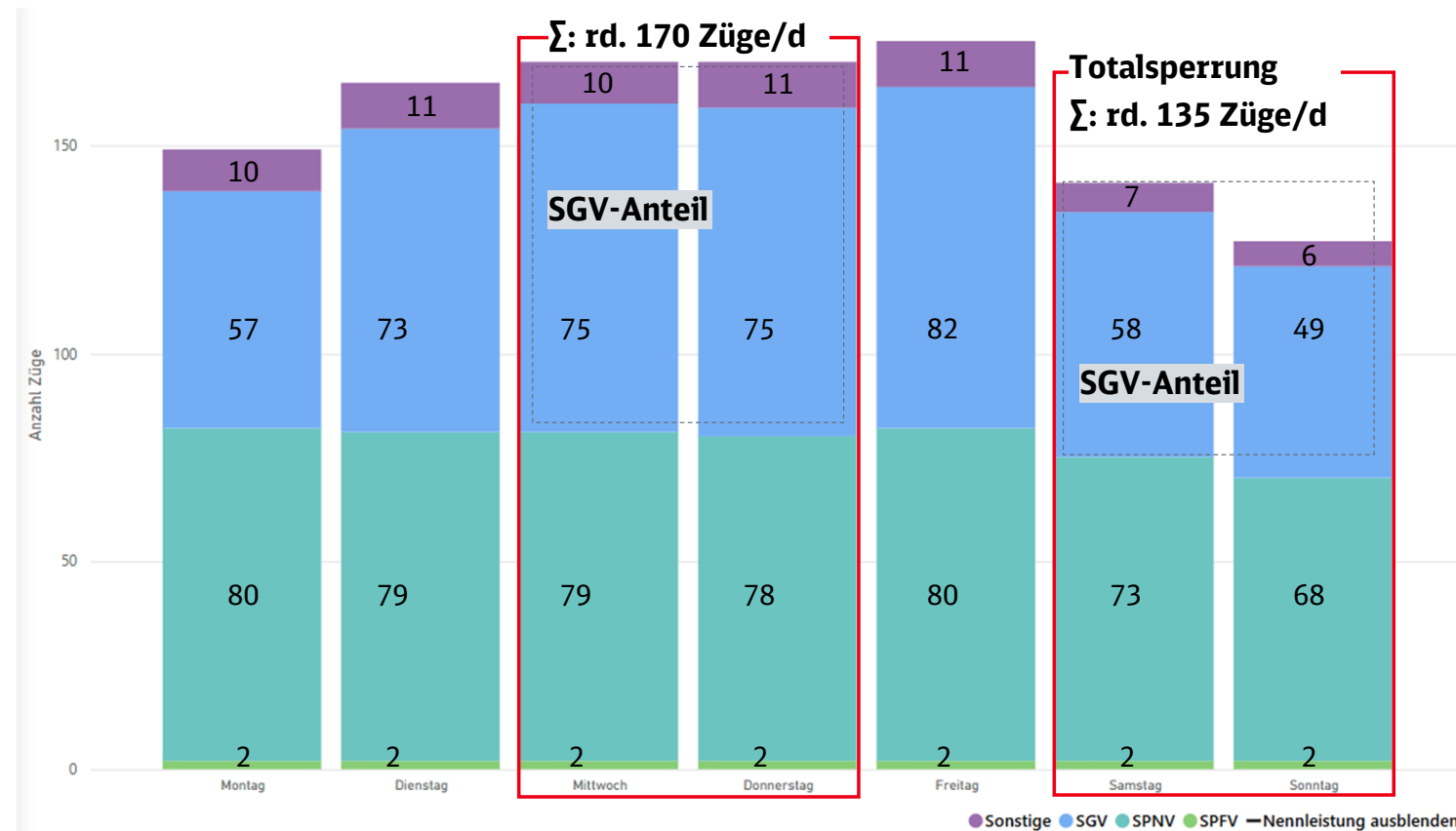
Abgestimmte Umsetzungsvorbereitung

Weiteres Vorgehen / Sonstiges

Ihre Fragen

Basis für die Planung des Verkehrskonzeptes ist die erbrachte Verkehrsleistung im Fpl. 2024/25 (Ist-Daten, exkl. Tfz-Fahrten)

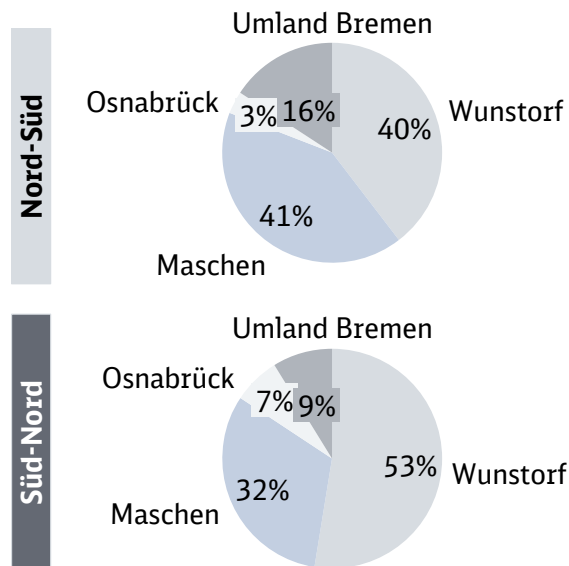
Anzahl Züge/Wochentag [Median], 0-24h



- Dienstag – Freitag und Samstag – Montag überwiegend **homogene Bedarfsverteilung**
- **Herausforderungen:**
 - **Saisonale** Nachfragespitzen >85 Züge/d
 - **Hafenbedienung an Wochenenden** während TSP Bremen-Burg – Bremerhaven-Wulsdorf

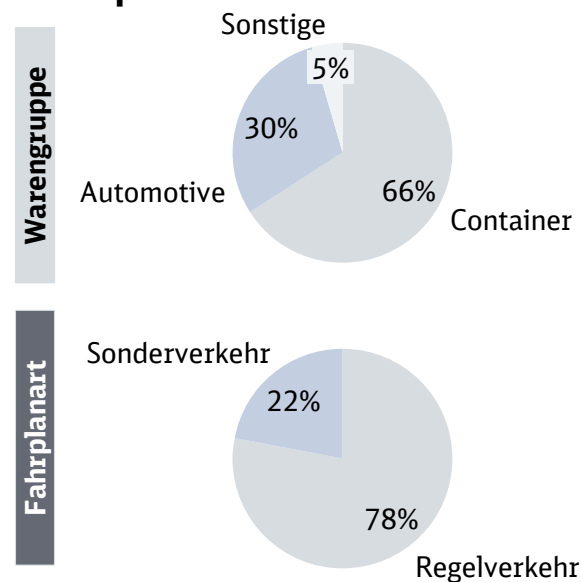
Ergänzend fließen die Relationen, die Transportarten sowie die Zuglängen in die Konzepterarbeitung ein

Relation



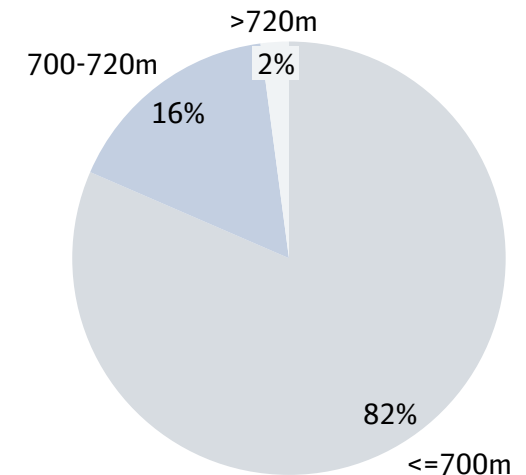
- **>80%** aller Verkehre werden **über** die Relationen **Maschen und Wunstorf** befördert
- **rd. 10-15%** nehmen Verkehre aus dem **Bremer Umland** ein

Transportart



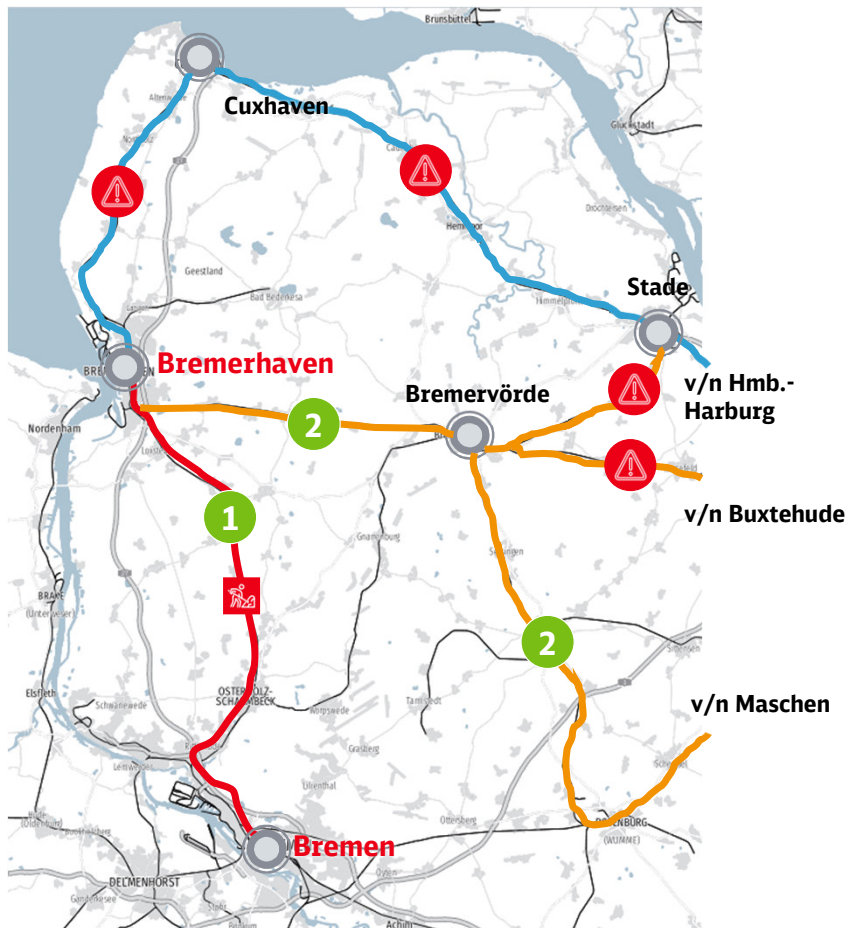
- **Containerverkehre** decken **rd. 2/3** aller Leistungen ab
- **rd. 80%** aller Leistungen sind geplante **Regelverkehre**

Zuglängen



- Grundsätzlich können alle Verkehre **24/7 über die definierten Laufwege** fahren (vgl. Seite 15)

Für geplantes Verkehrskonzept im Netzfahrplan stehen zwei (Umleitungs-)Laufwege von/nach Bremerhaven zur Verfügung



Legende: — Mo-Fr ESP — Umleitung via evb-Infrastruktur
 — geprüfte Umleitungsstrecke

Kundeninformation DB InfraGO, evb, Bremische Hafeneisenbahn

Verfügbare Laufwege während der Generalsanierung

Mo, 5 Uhr bis Fr, 22 Uhr

- 1** Bremerhaven – Bremen (direkter Laufweg)
 - Elektrisch
 - Einleisig
- 2** Bremerhaven – Bremervörde (evb) – Rotenburg – Maschen
 - Abschnittsweise nicht elektrifiziert
 - Bremerhaven-Wulsdorf – Rotenburg einleisig

Fr, 22 Uhr bis Mo, 5 Uhr

- 2** Ausschließlich via evb-Infrastruktur

Dieseltraktionsleistung wird von DB InfraGO gestellt²

Streckenabschnitt unterliegt diversen Restriktionen und/oder infrastrukturbedingten Einschränkungen => bei Bedarf: **Einzelfallprüfung** erforderlich!¹

- (1) Ausgenommen Logistikverkehre
 (2) Voraussetzung: Bestellung erfolgt im Netzfahrplan (NEP)

Ihr Weg zur Trassenanmeldung im Netzfahrplan 2027

Trassenanmeldefrist: 13.03.2026 – 13.04.2026

Arbeitsstand

Vereinfachte Terminkette

Anmeldung ZB

13.03. – 13.04.2026

- **Anmeldung Wunschtrasse** bei **DB InfraGO** in PathOS¹ innerhalb der Trassenanmeldefrist, unabhängig vom Laufweg
- Vorzugsweise Orientierung an Ergebnis aus Fahrlagenberatung (FLB)

Prozess Infrastrukturbetreiber

14.04. – 05.07.2026

1. Phase der Netzfahrplanerstellung (NEP 1)

- Plausiprüfung der Trassenanmeldungen durch DB InfraGO
- Regelmäßige(r) Synchronisation / Datenaustausch mit evb-Infrastruktur 
- Trassenkonstruktion gem. INB
- Bei Bedarf Durchführung Koordinierungsverfahren gem. INB
- Zuordnung eines Trassenslots entlang der beschriebenen Laufwege

Bereitstellung Trassenangebot

bis 06.07.2026

- Bereitstellung vorläufiger Netzfahrplan (VNP)

bis 24.08.2026

- Stellungnahme zum vorläufigen Netzfahrplan
- Versand der Angebote (Trassenangebot)
- Annahme der Angebote

(1) Trassenbestell-Tool für Zugangsberechtigte (ZB) der DB InfraGO

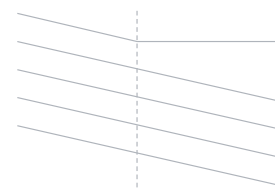
Ziel des Netzfahrplankonzeptes ist größtmögliche Kapazitätsausbeute der verbleibenden Infrastruktur

Ziel Konzeptentwicklung:

- Berücksichtigung Sperrpausenbedarf Mo-Fr und Fr-Mo
 - Größtmögliche Kapazitätsausbeute
 - Abwicklung des gesamten **SGV-Aufkommens**
 - Sicherstellung der **Werkeanbindung** im Personenverkehr
- »
- „**Gebündeltes Fahren**“ im Richtungsbetrieb generiert **höchste Kapazitätsverfügbarkeit**

Prinzipskizze SGV (Mo-Fr)

5x ab
Speckenbüttel



1x evb¹

4x B.-Burg

B.-Wulsdorf



4x von B.-Burg



5x an

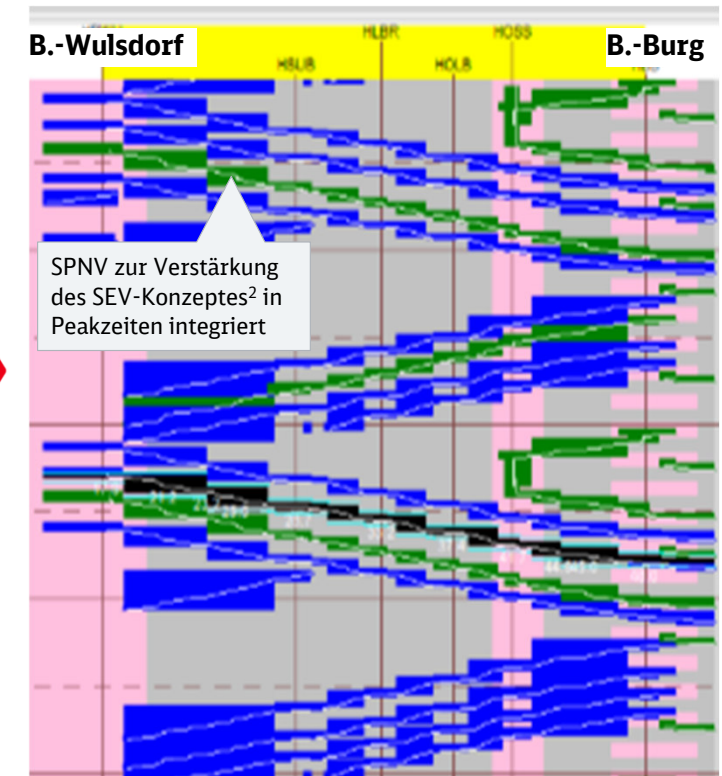
Speckenbüttel

1x von evb¹

B.-Wulsdorf



Detailsicht inkl. SPNV



(1) Abschnitt Bremerhaven-Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (W) nicht elektrifiziert (2) Schienenersatzverkehrskonzept

Verkehrskonzept am Wochenende stellt Grundangebot ausschließlich über evb-Infrastruktur zur Verfügung

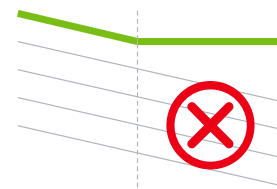
Ziel Konzeptentwicklung:

- „Grundangebot“
Hafenbedienung am
Wochenende unter
Berücksichtigung
- der Totalsperrung
Bremen-Burg –
Bremerhaven-Wulsdorf

- Steuerung Spitzenlast auf
Werktage erforderlich 

Prinzipiskizze SGV (Fr, 22h – Mo, 5h)

1x ab
Speckenbüttel

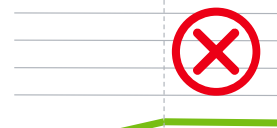


1x evb¹

4x B.-Burg

B.-Wulsdorf

4x von B.-Burg

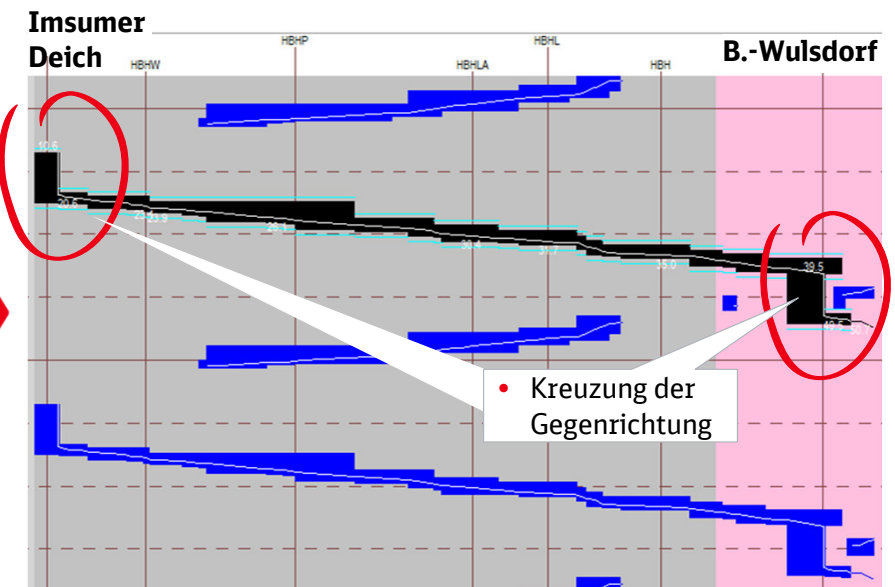


1x an
Speckenbüttel

1x von evb¹

B.-Wulsdorf

Detailsicht

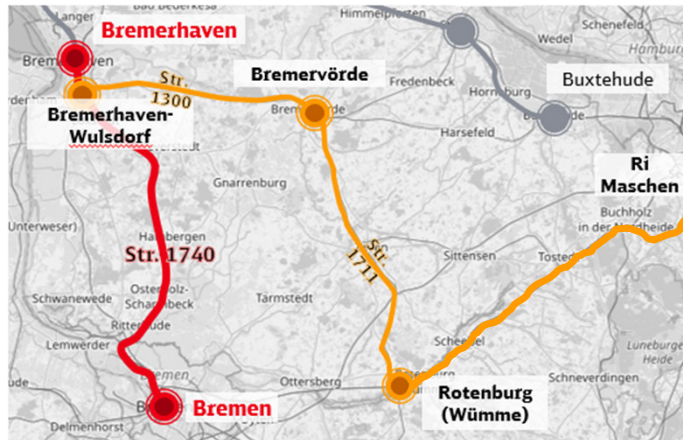


(1) Abschnitt Bremerhaven-Wulsdorf - Bremervörde - Rotenburg (W) nicht elektrifiziert

Über die Umleitungsstrecke der evb kann täglich rd. eine Trasse je Stunde/Richtung angeboten werden

Besonderheiten evb-Trasse

Alternative Umleitungsstrecke via evb



Tabellenfahrplan Mustertrasse

BST	Nord-Süd	Süd-Nord	BST
Imsumer Deich ab	06:20	08:04	an Imsumer Deich
BRV-Speckenbüttel	06:26	07:55	BRV-Speckenbüttel
BRV-Wulsdorf an	06:39	07:45	ab BRV-Wulsdorf
BRV-Wulsdorf ab	06:49	07:44	an BRV-Wulsdorf
Bremervörde an	07:48	06:54	ab Bremervörde
Bremervörde ab	07:53	06:53	an Bremervörde
Zeven an	08:20	05:24	ab Zeven
Zeven ab	08:24	05:19	an Zeven
Rotenburg (W) an	08:48	04:50	ab Rotenburg (W)
Rotenburg (W) ab	08:57	04:39	an Rotenburg (W)
Buchholz	09:49	04:02	Buchholz
Maschen an	10:12	03:36	ab Maschen

Kundeninformation DB InfraGO, evb, Bremische Hafeneisenbahn

Prämissen für das Befahren der Umleitungsstrecke „evb“

- Befahren der evb-Infrastruktur nur mit gültigem **Infrastrukturnutzungsvertrag** zwischen EVU und evb möglich
- Umleitungskapazität evb: Mo-Fr 40, Sa-So 48 Trassen (=> rd. 1 Trasse/h/Ri)

• Streckenmerkmale evb:

- Nicht elektrifiziert
- Streckenklasse: D4
- Max. Gesamtzuglänge: 740m
- Vmax: 80 km/h
- Streckenöffnungszeit: 24/7
- KV-Code: P/C 80/410
- evb-Funksystem (MCx)
- Betriebliche Durchführung ab 12/2026 nach Ril 408
- Lü C-Verkehre auf Anfrage

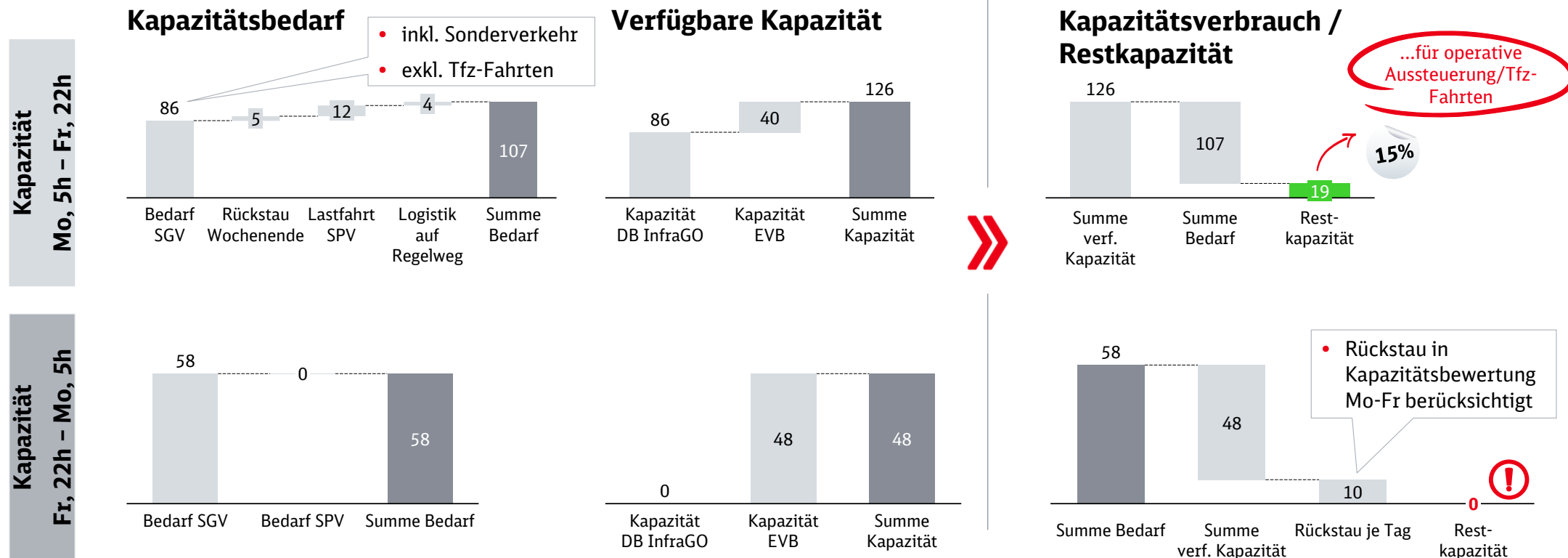
❗ Mitführung E-Lok als „Wagenlok“ muss bei Gesamtzuglänge berücksichtigt werden

• Trassierungsmerkmale:

- **Alle** evb-Trassen werden im Mustertakt stündlich **von/nach Maschen konstruiert**
- Ein **vorzeitiger Fahrtrichtungs- und/oder Traktionswechsel** in Rotenburg ist aus kapazitiven Gründen **nicht möglich**

Geplantes Konzept deckt Gesamtbedarf SGV planerisch vollständig ab – Aussteuerung Lastspitzen mit Restkapazitäten

Kapazitätsbedarf/-verteilung je Wochentag



Meeting Agenda

Thema

Begrüßung / heutiges Ziel

Baubetriebliche Einordnung / Übersicht geplanter Sperrpausen (Fokus 2. Hj 2027)

Kapazitätsplanung / Fahrplankonzept DB InfraGO und Netzzugang evb Infrastruktur

Kapazitäten in Serviceeinrichtungen (DB InfraGO / Bremische Hafeneisenbahn)

Nutzungsvorgaben DB InfraGO, Bremische Hafeneisenbahn

Dieseltraktionsleistungen / Geschäftsmodelle DB InfraGO

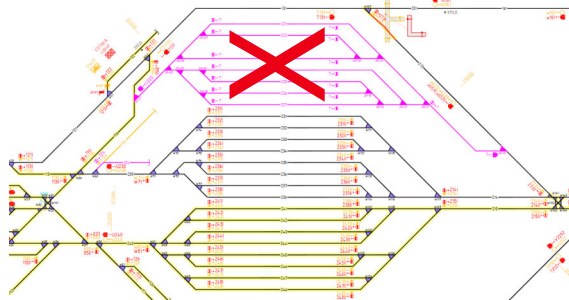
Abgestimmte Umsetzungsvorbereitung

Weiteres Vorgehen / Sonstiges

Ihre Fragen

Kapazitäten in Serviceeinrichtungen limitiert – daher kurze Stand-/Behandlungszeiten anzustreben

Kapazitätsbedarf/-verteilung je Wochentag Bhv-Speckenbüttel



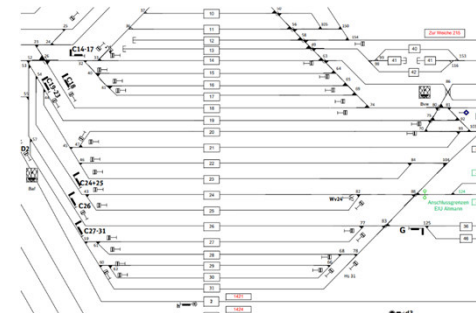
20er Harfe

30er Harfe

40er Harfe

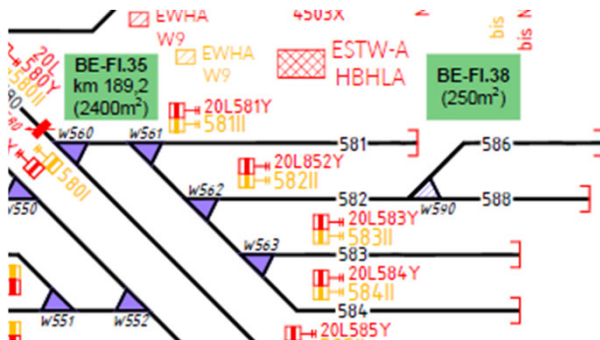
- Während der GSH stehen in den 30er/40er Harfen in Summe **rd. 10-12 Gleise** als **Rückstaumöglichkeit** zur Verfügung

Bremen Rbf



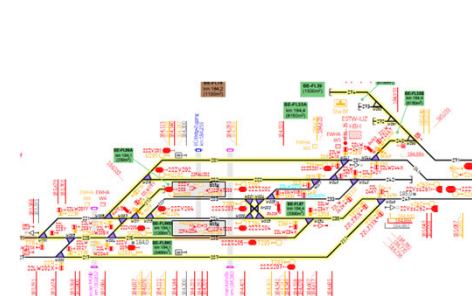
- In Bremen Rbf „**augenscheinlich**“ ausreichend **Rückstaukapazitäten**
- **Ca. 2/3** aller Kapazitäten jedoch **langfristig vermietet**

Werkstatt DB Cargo Bhv-Lehe



- **Mo-Fr¹:**
- **Lokabstellung** in Gl. 581-584 sowie Gl. 586+588

Bremerhaven Hbf

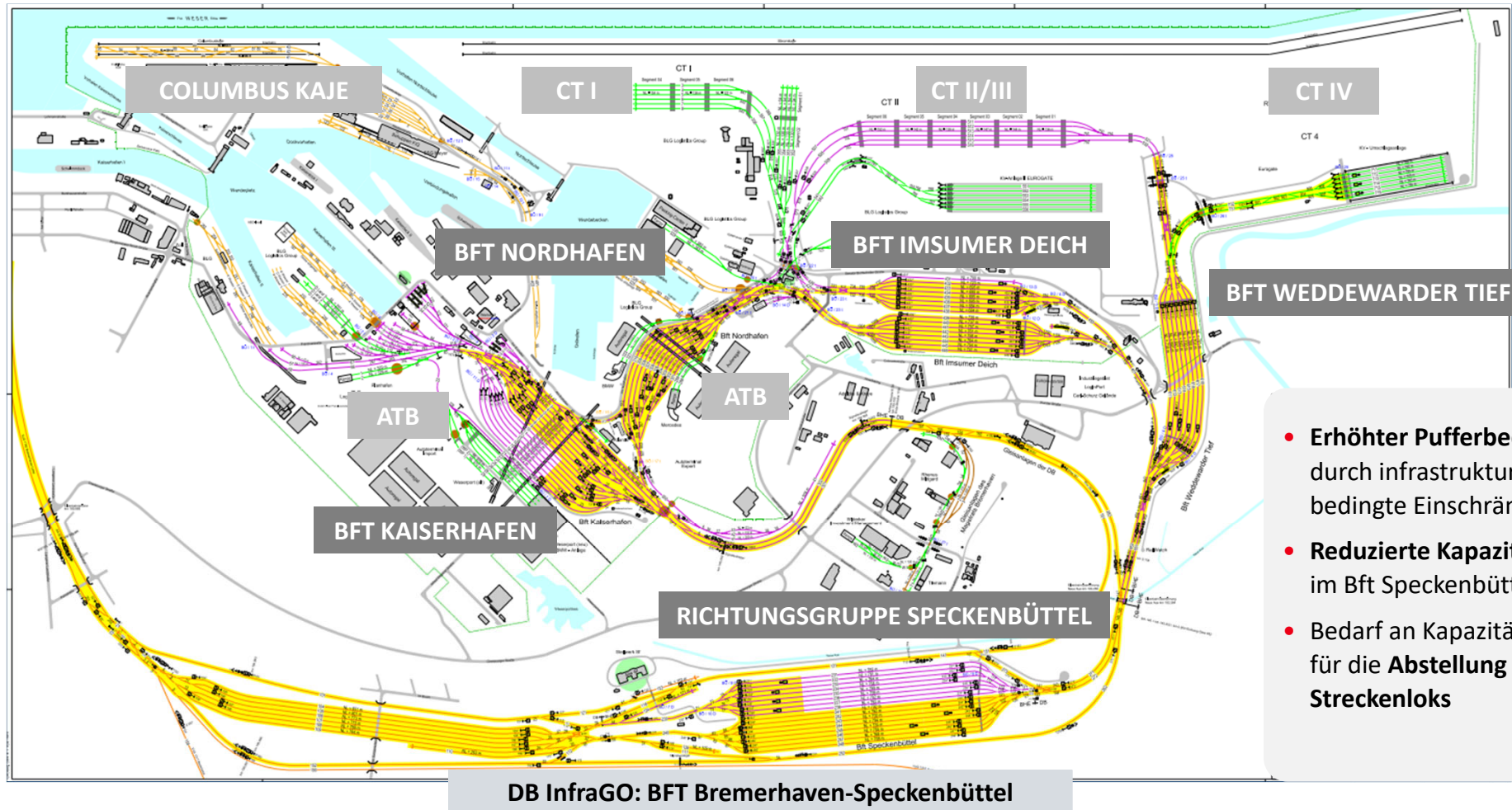


- **Keine Abstellung möglich**

(1) Tageweise vereinzelt Einschränkungen möglich

Kundeninformation DB InfraGO, evb, Bremische Hafeneisenbahn

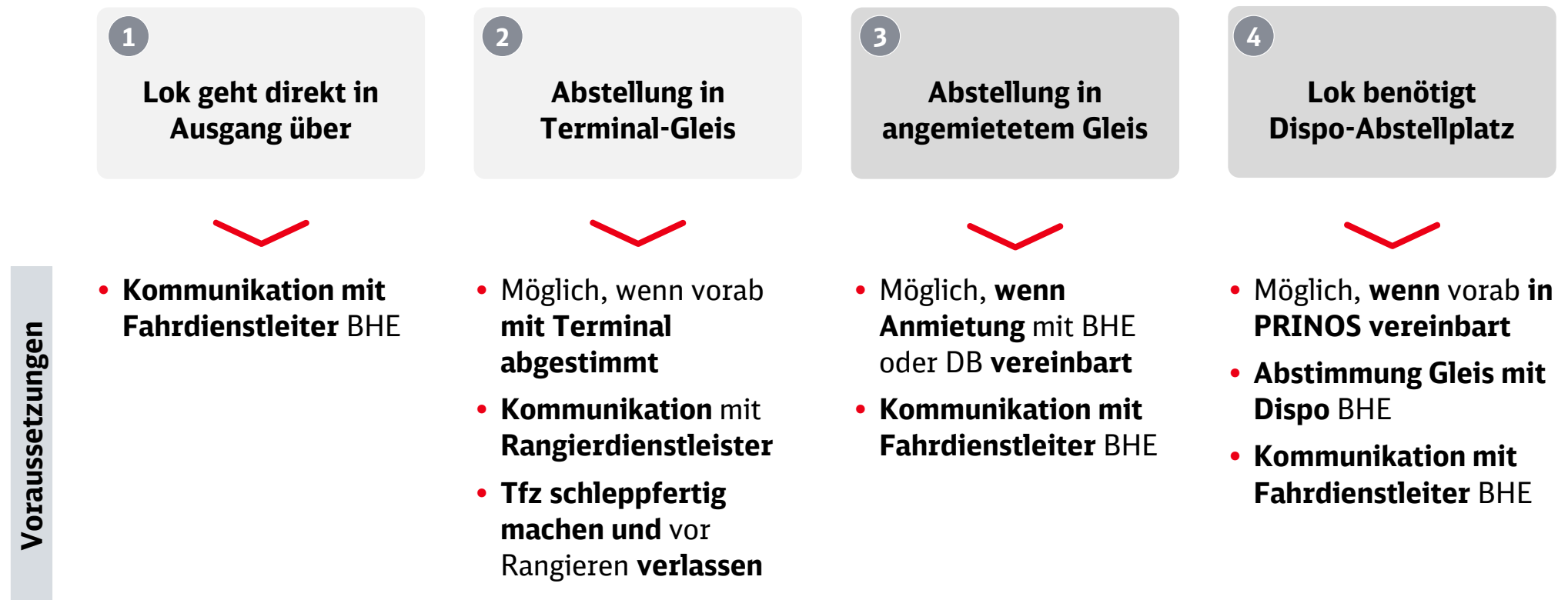
Im Bereich der Bremischen Hafeneisenbahn erhöhter Pufferbedarf infolge infrastrukturbedingter Einschränkungen zu erwarten



- Erhöhter Pufferbedarf durch infrastrukturbedingte Einschränkungen
- Reduzierte Kapazität im Bft Speckenbüttel
- Bedarf an Kapazität für die **Abstellung von Streckenloks**

Bremische Hafeneisenbahn: Für die Lokabstellung werden verschiedene Optionen angeboten

Lokabstellung Bremische Hafeneisenbahn



Bremische Hafeneisenbahn: Für die Lokabstellung stehen anmietende und dispositive Gleise zur Verfügung

Lokabstellung Bremische Hafeneisenbahn / DB InfraGO

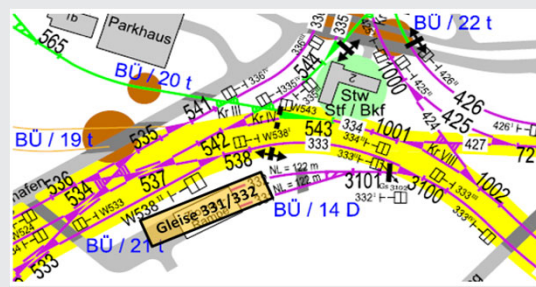
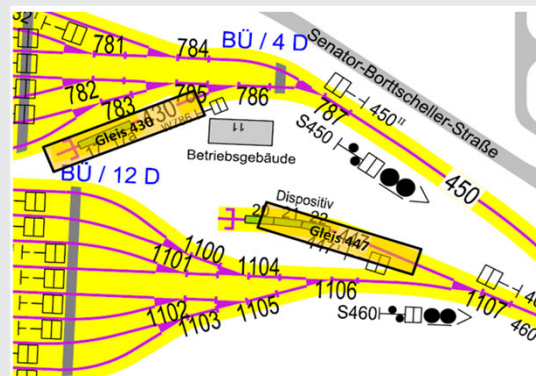
Anmietung Lokabstellgleise

- 10 „halbe“ Gleise verfügbar
- Zu 100% elektrifiziert



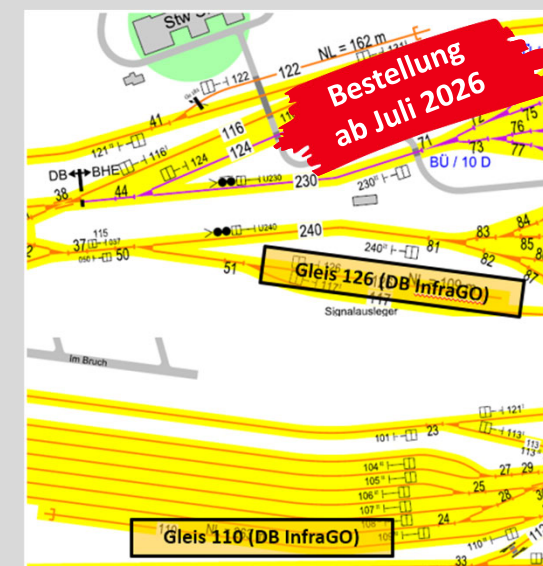
Dispositive Abstellplätze

- 4 Gleise verfügbar
- Zu 50% elektrifiziert



Abstellgleise der DB InfraGO

- 2 Gleise verfügbar
- Zu 100% elektrifiziert



- Bft Speckenbüttel
- Vergabe durch DB InfraGO

Meeting Agenda

Thema

Begrüßung / heutiges Ziel

Baubetriebliche Einordnung / Übersicht geplanter Sperrpausen (Fokus 2. Hj 2027)

Kapazitätsplanung / Fahrplankonzept DB InfraGO und Netzzugang evb Infrastruktur

Kapazitäten in Serviceeinrichtungen (DB InfraGO / Bremische Hafeneisenbahn)

Nutzungsvorgaben DB InfraGO, Bremische Hafeneisenbahn

Dieseltraktionsleistungen / Geschäftsmodelle DB InfraGO

Abgestimmte Umsetzungsvorbereitung

Weiteres Vorgehen / Sonstiges

Ihre Fragen

Diskriminierungsfreie und homogene Trassenvergabe im Netzfahrplan über Nutzungsbedingungen abgesichert

Zusätzliche Nutzungsbedingungen DB InfraGO für GS Bremen – Bremerhaven



- Für die Zuweisung von Trassenkapazitäten im Netzfahrplan wurden zusätzliche Nutzungsbedingungen gem. Zif. 4.2.1.9 bzw. 4.2.1.16 der Infrastrukturnutzungsbedingungen (INB) für die Generalsanierung Bremen – Bremerhaven definiert:



Kapazitätserhöhung

- Angleichung der Geschwindigkeit** zwischen B.-Speckenbüttel – Bremen-Burg über alle Verkehrsarten
 - Muster-Konfiguration:
 - BR 193, 2000t Wagenzugmasse
 - BR 248, 1600t Wagenzugmasse



Auslastungssteuerung

- Dienstleistungsartenmix** je Richtung und Stunde (Mo, 5h – Fr, 22h)
- Anwendung **erweiterter Konstruktionsspielräume** von +/- 120 Minuten im Schienengüterverkehr (SGV)
- Trassierung** der Relation Hamburg-Harburg, Hafen Hamburg und Maschen **vorrangig über evb-Infrastruktur**



Vorrangregelungen

- Leer- und Triebfahrzeugfahrten** werden **nachrangig** ggü. anderen Trassenanmeldungen behandelt
- Fahrten im **SPNV nur eingeschränkt** im Rahmen des in Arbeitsgruppe¹ abgestimmten Konzeptes

(1) Betroffene SPNV-EVU, Aufgabenträger, Hansestadt Bremen, DB InfraGO

Auch die Bremische Hafeneisenbahn plant Sondernutzungsbedingungen für die Kapazitätsvergabe

Zusätzliche Nutzungsbedingungen BHE

Geplante Sonder-NBS

- Die BHE plant **Sonder-NBS zur Generalsanierung**
- Befassung der BNetzA und Vorabveröffentlichung sind geplant für März 2026

Anmeldungen für den Jahresfahrplan 2026/27

- Die **Beantragung** erfolgt getrennt für **zwei Zeitscheiben**:
 - I. 13.12.2026 bis 08.07.2027 („Regulärer“ Netzfahrplan)
 - II. 09.07.2027 bis 11.12.2027 (Generalsanierung Strecke 1740)
- **Zeiten der Nichterreichbarkeit** der BHE sind gesondert zu planen und zu beantragen

**Stichtag:
31.07.2026**

Rahmenvorgaben für die Bestellung

- Nutzungsanträge nur mit **Bezug auf Zugtrasse** (vorläufiger Netzfahrplanentwurf)
- Berücksichtigung von Rahmenwerten für die Nutzung der BHE-Infrastruktur: **maximale Standzeiten vor, zwischen und nach Terminal-Slots** (siehe nachfolgende Folien)
- Anträge, die von diesen beiden Punkten abweichen, werden zurückgewiesen

Handling Streckenloks

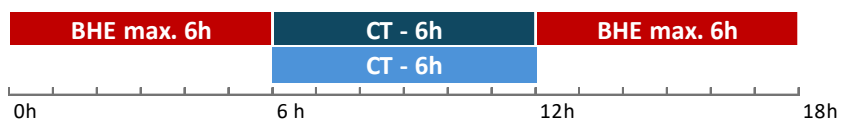
- Es ist im Nutzungsantrag je Umlauf anzugeben, **ob und ggf. wo Streckenloks abgestellt werden sollen** (vier Optionen wie vorgestellt)

Nutzungsbedingungen BHE: Rahmenwerte für die Nutzung der Infrastruktur (Mo-Fr)

Containerzug - Ein Terminal



Containerzug - Zwei Terminals ("Zugteiler")



Containerzug - Zwei Terminals ("Straßenbahn")



Autozug - Standard-Slot ATB



Autozug - Wiederbeladung



Umläufe Werktags

(Strecke 1740 für Ausfahrt verfügbar)

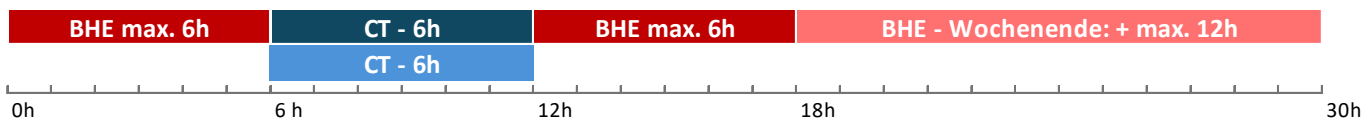
- Maximal 6h zwischen Zugankunft und Beginn Terminalslot
- Maximal 6h zwischen Terminalslots
- Maximal 6h zwischen Ende Terminalslot und Zugabfahrt

Nutzungsbedingungen BHE: Rahmenwerte für die Nutzung der Infrastruktur (Fr-Mo)

Containerzug - Ein Terminal



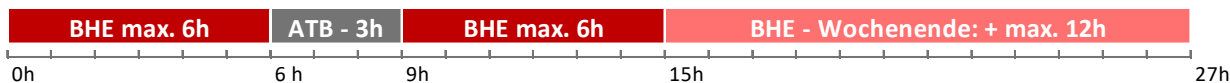
Containerzug - Zwei Terminals ("Zugteiler")



Containerzug - Zwei Terminals ("Straßenbahn")



Autozug - Standard-Slot ATB



Autozug - Weekend-Slot ATB



Umläufe am Wochenende

(1740 für Ausfahrt nicht verfügbar)

- Maximal 6h zwischen Zugankunft und Beginn Terminalslot
- Maximal 6h zwischen Terminalslots
- Maximal 18h (6 + 12h) zwischen Ende Terminalslot und Zugabfahrt

Wichtig: EVB-Trasse berücksichtigen

Meeting Agenda

Thema

Begrüßung / heutiges Ziel

Baubetriebliche Einordnung / Übersicht geplanter Sperrpausen (Fokus 2. Hj 2027)

Kapazitätsplanung / Fahrplankonzept DB InfraGO und Netzzugang evb Infrastruktur

Kapazitäten in Serviceeinrichtungen (DB InfraGO / Bremische Hafeneisenbahn)

Nutzungsvorgaben DB InfraGO, Bremische Hafeneisenbahn

Dieseltraktionsleistungen / Geschäftsmodelle DB InfraGO

Abgestimmte Umsetzungsvorbereitung

Weiteres Vorgehen / Sonstiges

Ihre Fragen

Für die Gestellung von Dieseltraktionsleistungen gelten folgende Grundsätze

Voraussetzungen für die Gestellung

- Es besteht ein räumlicher und zeitlicher Zusammenhang mit einer Generalsanierung
- Die zuständige Fahrplanabteilung identifiziert bei der Erstellung des Verkehrskonzeptes, dass nicht elektrifizierte Strecken genutzt werden müssen, um ausreichend Kapazitäten zur Verfügung stellen zu können

Charakteristika

- Die Dieseltraktionsleistung wird primär zur Nutzbarmachung von nahräumigen, nicht elektrifizierten Umleiterstrecken für den SGV angeboten
- Die Bereitstellung von Dieselloks für die Bedienung von durch die Generalsanierung betroffenen Gleisanschlüssen ist grundsätzlich nicht vorgesehen – Seehäfen bilden eine Ausnahme
- Die DB InfraGO stellt den EVU eine begrenzte Anzahl Diesel- bzw. Zweikraft-Tfz zur Befahrung der nicht elektrifizierten Strecke zur Verfügung
- Alternativ können EVU die nicht elektrifizierte Umleitungsstrecke mit eigenen Tfz befahren und erhalten hierfür eine feste Kompensation

Voraussetzungen zur Nutzung

- EVU, welche die von DB InfraGO bereitgestellten Tfz nutzen wollen, müssen **Trassen und Ressource im Netzfahrplan** bestellen und einen Kooperationsvertrag mit der DB InfraGO schließen
- EVU, welche die Dieseltraktion selbst erbringen, müssen einen Kooperationsvertrag mit der DB InfraGO schließen
- Für das Befahren der evb-Infrastruktur ist im Vorfeld ein **Infrastrukturnutzungsvertrag** zu schließen

Nutzungsoptionen für EVU: Stellung eines Diesel-Tfz durch DB InfraGO nur bei Anmeldung im Netzfahrplan gewährleistet

Nutzungsoptionen Dieseltraktionsleistung¹

Anmeldung im Netzfahrplan

1

Stellung Diesel Tfz
durch **DB InfraGO**



- Vorgegebene Verfügbarkeitsfenster
- Disposition durch DB InfraGO
- Inkl. Traktionsenergie
- Bei Bedarf Stellung eines Bediener

2

Stellung Diesel Tfz
durch **EVU**



- Nicht an Verfügbarkeiten gebunden
- Kompensationszahlung durch DB InfraGO

Anmeldung im Gelegenheitsverkehr

3

Stellung Diesel Tfz
durch **EVU**



- Nicht an Verfügbarkeiten gebunden
- Kompensationszahlung durch DB InfraGO

(1) Vorbehaltlich Gremienzustimmung/Abschluss Stellungnahmeverfahren INB

Die Nutzung von Triebfahrzeugen der DB InfraGO erfolgt nach einem festgelegten Verfahren

1 Einsatzplanung und Disposition

- **EVU meldet Bedarf** bis Mittwoch der Vorwoche 09:00 Uhr bei DB InfraGO an
- **Mitteilung von Abweichungen zur Netzfahrplanbestellung** durch die EVU bis Donnerstag der Vorwoche
- Die **nummernscharfe Zuordnung** der Triebfahrzeuge erfolgt am Einsatztag durch DB InfraGO
- **Unregelmäßigkeiten** werden über die Dispostelle Maschinenpool der DB InfraGO koordiniert

2 Anforderungen hinsichtlich der Tfz und deren Einsatz

- DB InfraGO stellt die **Haltervorgaben zum sicheren Betrieb** jederzeit abrufbar zur Verfügung
- Die entsprechenden **Unterlagen der Tfz** stehen auf einem Sharepoint abrufbar zur Verfügung
- Es ist ein **Übergabebuch** zu führen, in das die Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten, Prüfung der Zugbeeinflussungssysteme, gefährliche Ereignisse, Schäden und sonstige Unregelmäßigkeiten des Triebfahrzeuges einzutragen sind

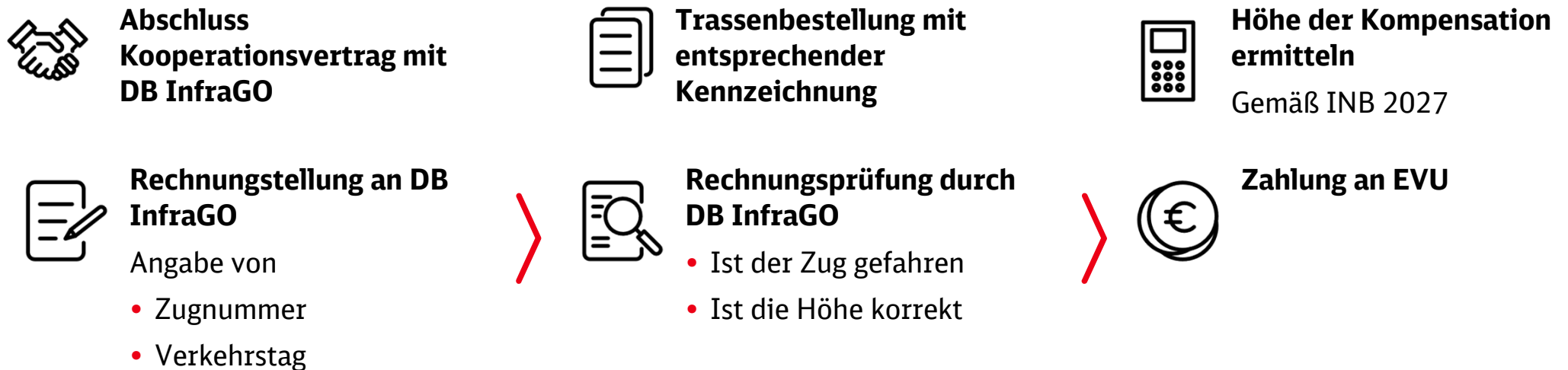
3 Anforderungen hinsichtlich der Tf und deren Einsatz

- Die **Bedienung auf der Umleitungsstrecke** erfolgt durch die Tf der EVU oder bei Bedarf durch einen **fahrzeugkundigen Tf** (in der Funktion des Tfz Bedieners auf Basis des § 3 (3) 1 der TfV), der durch DB InfraGO gestellt und durch das EVU eingesetzt wird
- Durch die EVU ist sicherzustellen, dass die Tf gemäß den Bestimmungen ihrer Sicherheitsbescheinigung eingesetzt werden und die betrieblich notwendigen Unterlagen zur Verfügung stehen

4 Haftung und Schadensregulierung

- Die **Haftung** sowie die eisenbahnrechtliche Verantwortung für das Tfz geht zum Zeitpunkt des abgeschlossenen Kuppel-/Entkuppel-Vorgangs von einer Partei auf die andere Partei über. Die Übergabe wird dokumentiert
- **Schäden** bis zu € 500 werden nicht geltend gemacht. Darüber hinaus gehende Schäden sind vom Verursacher zu tragen

Die Inanspruchnahme „Kompensationszahlung“ erfolgt nach einem festgelegten Verfahren



Pro Generalsanierung wird in den INB des jeweiligen Fahrplanjahres die Höhe der Kompensationszahlung je Zugfahrt festgelegt:

Generalsanierung 2027

Bremerhaven – Bremen

Umleitstrecke Bremerhaven – Maschen

€ 2.506¹

(1) Vorbehaltlich Gremienzustimmung/Abschluss Stellungnahmeverfahren INB

Während Abschaltung der Oberleitung im Großraum Bremerhaven stellt DB InfraGO Rangierdienstleistungen zur Verfügung

Einsatz Streckendieselloks

- **Abgehende Züge** werden mit der Streckendiesellokomotive bereits im Hafen bespannt
- **Ankommende Züge** werden bis in den Hafen bespannt

Einsatz Rangierlokomotiven

- **DB InfraGO stellt** im Zeitraum der Abschaltung der Oberleitung **eine besetzte Rangierlokomotive¹** zur Verfügung
- Die Dienstleistung ist zur **Abstellung und Beistellung mitlaufender Elloks vorgesehen**, die aufgrund der abgeschalteten Oberleitung nicht mit eigener Kraft von und zum Abstellplatz gelangen können



**Abschluss
Kooperationsvertrag mit
DB InfraGO**



**Bestellung der
Rangierdienstleistung**
bis Mittwoch vor dem
jeweiligen
Sperrwochenende



Die Disposition erfolgt
über die Dispostelle
Maschinenpool

(1) Vorbehaltlich Gremienzustimmung/Abschluss Stellungnahmeverfahren INB

Meeting Agenda

Thema

Begrüßung / heutiges Ziel

Baubetriebliche Einordnung / Übersicht geplanter Sperrpausen (Fokus 2. Hj 2027)

Kapazitätsplanung / Fahrplankonzept DB InfraGO und Netzzugang evb Infrastruktur

Kapazitäten in Serviceeinrichtungen (DB InfraGO / Bremische Hafeneisenbahn)

Nutzungsvorgaben DB InfraGO, Bremische Hafeneisenbahn

Dieseltraktionsleistungen / Geschäftsmodelle DB InfraGO

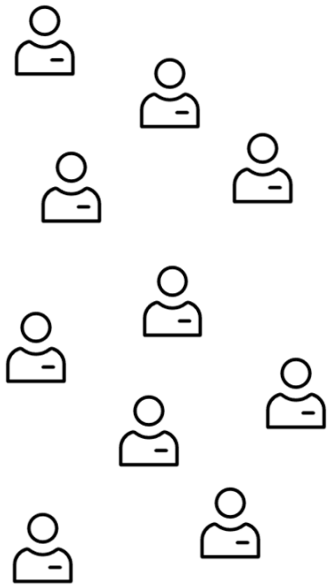
Abgestimmte Umsetzungsvorbereitung

Weiteres Vorgehen / Sonstiges

Ihre Fragen

Die Konzeptumsetzung erfordert eine enge Abstimmung der an der Durchführung und Steuerung Beteiligten

Mitwirkende „Player“



Handelnde Organisationen



Umsetzung



- Konsensfähiges Ergebnis



- Gemeinsame Umsetzung

Verzahnte Vorbereitung und Störfallkonzepte sollen die Abstimmung unterstützen

Vorbereitung **übergreifend**

- Betriebliche Planung
- Fahrplankonzept
- Dispositionskonzept
- Kommunikationskonzept
- Konzeption Lokpool
- ...



Vorbereitung **DB InfraGO**

- Personaleinsatzplanung
- Gelegenheitsfahrplan
- BZA / LÜ
- Dispositionskonzept
- Entstörkonzept / Bereitschaft
- ...

Für die dispositive Steuerung und Sicherstellung geordneter Betriebsabläufe plant die BHE Sondernutzungsbedingungen

Zusätzliche Nutzungsbedingungen BHE für die dispositive Steuerung

Geplante Sonder-NBS

- Die BHE plant **Sonder-NBS zur Generalsanierung**.
- Befassung der BNetzA und Vorabveröffentlichung sind geplant für März 2026.

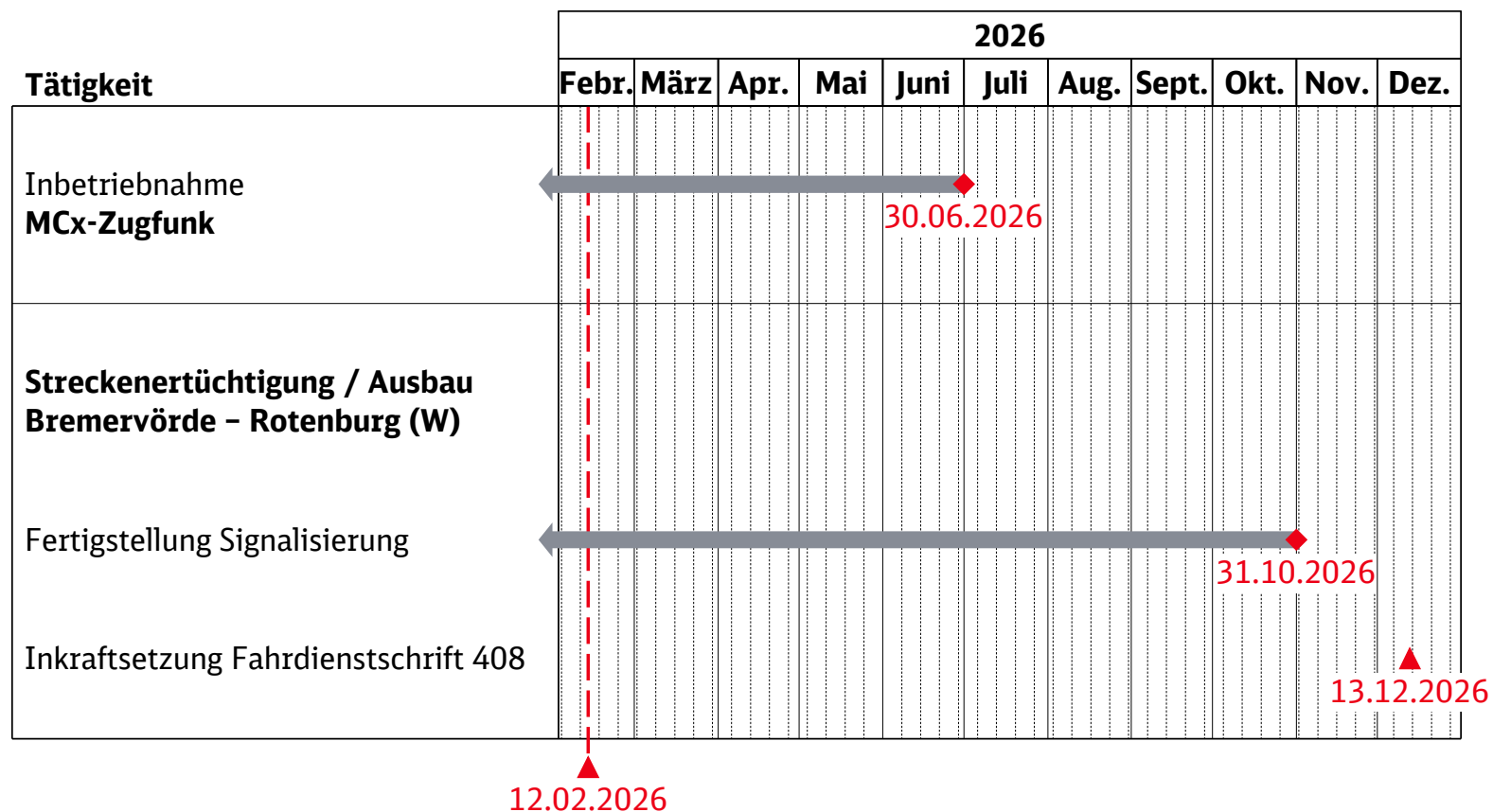
Dispositive Zulaufsteuerung

- Die dispositive Zulaufsteuerung bietet einen guten und erprobten Rahmen, um den Zulauf in den Hafen adäquat zu steuern.
- Vorrangiges Ziel der Zulaufsteuerung ist es, die vereinbarten **Umläufe verlässlich abzufertigen** und die Nutzung der Kapazitäten bei Engpässen bzw. Verzögerungen möglichst effizient zu steuern.
- Die Prozesse hierzu werden noch gemeinsam mit der DB InfraGO und der evb erarbeitet.
- Grundsatz: **Kein Abruf** von Zügen **ohne eine entsprechende Kapazitätsvereinbarung** mit der BHE.
- Bei Engpässen greift ggf. das **Prinzip „Zug um Zug“**, wenn die Ausfahrt eines Kunden überfällig ist.

Operative Abweichung

- **Verkürzung der operativen „Kulanz“ von 24h auf 8h**,
d.h. bei verspäteten Abfahrten >8h muss eine Standzeitverlängerung beantragt werden

Meilensteinplan Infrastrukturertüchtigung evb (Str. 1300/1711) für Umleiterverkehre GS 1740



- Mobile Zugfunkgeräte können bei der evb erworben werden

- KS-Signalsystem
- Zugsicherung: PZB
- Vmax: 80 km/h
- nicht elektrifiziert
- SK: D4
- Inbetriebnahme ESTW Bremervörde – Rotenburg (Wümme), Umstellung zum Zugmeldebetrieb

Meeting Agenda

Thema

Begrüßung / heutiges Ziel

Baubetriebliche Einordnung / Übersicht geplanter Sperrpausen (Fokus 2. Hj 2027)

Kapazitätsplanung / Fahrplankonzept DB InfraGO und Netzzugang evb Infrastruktur

Kapazitäten in Serviceeinrichtungen (DB InfraGO / Bremische Hafeneisenbahn)

Nutzungsvorgaben DB InfraGO, Bremische Hafeneisenbahn

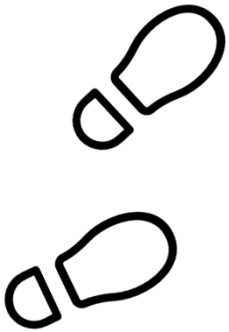
Dieseltraktionsleistungen / Geschäftsmodelle DB InfraGO

Abgestimmte Umsetzungsvorbereitung

Weiteres Vorgehen / Sonstiges

Ihre Fragen

Unsere nächsten Schritte



Vorabveröffentlichung Sonder-NBS BHE: Vorabveröffentlichung der geplanten Sonder-NBS, wie vorgestellt

Kundenkommunikation GS Bremerhaven - Bremen:

Veröffentlichen der Netzzugangsvoraussetzungen, des Trassenanmeldeprocedures sowie relevanter Information zur Inanspruchnahme von Dieseltraktionsleistungen bis Mitte März 2026

Unterjährige Vorlaufmaßnahmen zur GS:

Planung Kundengespräch (vgl. März/April 2026) mit Fokus auf uj. Ergänzungsmaßnahmen

Erarbeitung Störfallkonzept: Erarbeitung eines Störfallkonzeptes auf Basis der aktuellen Planungen und Trassenanmeldungen

Ihre Ansprechpartner/Referenten (1/2)



- Bremische Hafeneisenbahn:

Herr Frank Hillmann

Tel: +49 421 361 10476

Frank.Hillmann@wht.bremen.de



- evb-Infrastruktur

Herr Holger Buse

Tel: +49 4761 993117

Holger.Buse@evb-elbe-weser.de

Andreas Metz

Tel: +49 4761 993143

Andreas.Metz@evb-elbe-weser.de

Ihre Ansprechpartner/Referenten (2/2)



- Dieseltraktionsleistungen:

Herr Tobias Schiedermeier

Mobil: +49 152 3330 3239

Tobias.T.Schiedermeier@deutschebahn.com

Herr Alexander Deters

Mobil: +49 152 3742 3607

Alexander.Deters@deutschebahn.com

- Baubetriebsplanung

Herr Christian Dohrn

Mobil: +49 151 72727319

Christian.Dohrn@deutschebahn.com

- Fahrplan- und
Kapazitätsmanagement

Herr Frank Kunefke (allgem. Themen)

Mobil: +49 160 97432033

Frank.Kunefke@deutschebahn.com

André Daubitz (Netzfahrplan)

Mobil: +49 170 9142906

Andre.Daubitz@deutschebahn.com

Meeting Agenda

Thema

Begrüßung / heutiges Ziel

Baubetriebliche Einordnung / Übersicht geplanter Sperrpausen (Fokus 2. Hj 2027)

Kapazitätsplanung / Fahrplankonzept DB InfraGO und Netzzugang evb Infrastruktur

Kapazitäten in Serviceeinrichtungen (DB InfraGO / Bremische Hafeneisenbahn)

Nutzungsvorgaben DB InfraGO, Bremische Hafeneisenbahn

Dieseltraktionsleistungen / Geschäftsmodelle DB InfraGO

Abgestimmte Umsetzungsvorbereitung

Weiteres Vorgehen / Sonstiges

Ihre Fragen

FAQ (1/2)

Trassenkapazität:

- **Frage:** Wurden bei der Bemessung der Kapazitäten auf Basis der Ist-Daten auch Sonder-/Gelegenheitsverkehre berücksichtigt?
 - Antwort: Die InfraGO hat bei der Ermittlung der Kapazitätsbedarfe die Ist-Verkehre inkl. Sonderverkehre einbezogen.
- **Frage:** Sind die zur Verfügung gestellten Kapazitäten auskömmlich und können diese zusätzliche Verkehre (erhöhte Nachfrage) abfangen?
 - Antwort: Grundsätzlich wurde bei der Bemessung der angebotenen Kapazitäten darauf geachtet, ausreichend Restkapazitäten z. B. für Nachfrage-Peaks vorzuhalten.

Umleiterverkehre:

- **Frage:** Stehen bei einer Umleitung über die evb-Infrastruktur von/nach Maschen ausreichend Übergabe-/Abstellkapazitäten in Maschen zur Verfügung?
 - Antwort: Im Rahmen der notwendigen Traktions-/Richtungswechsel stehen ausgewählte Trassengleise zur Verfügung.
- **Frage:** Welche Fahrmöglichkeiten gibt es für SGV-Züge von/nach Cuxhaven?
 - Antwort: Grundsätzlich steht von Montag, 5:00 Uhr bis Freitag, 22:00 Uhr der Laufweg Bremen-Burg – Bremerhaven-Wulsdorf – Cuxhaven unter Berücksichtigung der kommunizierten Einschränkungen zur Verfügung. An den Wochenenden (Freitag, 22:00 Uhr bis Montag, 5:00 Uhr) ist eine Bedienung von Cuxhaven ausschließlich über Stade (Strecke 1720) möglich.
- **Frage:** Ist bei der Umleitung über die evb-Infrastruktur ein vorzeitiger Traktions- und/oder Fahrtrichtungswechsel in Rotenburg (Wümme) oder Buchholz (Nordheide) möglich?
 - Antwort: Die bestehende Infrastruktur in den beiden Betriebsstellen bietet für Traktions-/Fahrtrichtungswechsel leider keine Kapazitäten.

FAQ (2/2)

Kapazität im Seehafen:

- **Frage:** Sind im Bereich der Hafeninfrastruktur Drehfahrten möglich?
 - Antwort: Grundsätzlich besteht die Möglichkeit auf der Infrastruktur der Bremischen Hafeneisenbahn Drehfahrten durchzuführen. Aufgrund der Infrastruktureinschränkungen im Großraum Bremerhaven besteht die Bitte an alle Beteiligten, Drehfahrten auf ein absolutes Minimum zu reduzieren.

Trassenanmeldung:

- **Frage:** Müssen die EVU, die über die evb-Infrastruktur fahren möchten zwei Trassenbestellungen zum Netzfahrplan einreichen?
 - Antwort: Nein. Eine Trassenbestellung bei der DB InfraGO auf dem Gesamtlaufweg ist ausreichend. Die DB InfraGO steht im engen Austausch mit der evb. Die Trassenbestellungen werden zwischen den EIU untereinander synchronisiert.
- **Frage:** Was ist bei der Trassenbestellung über den Umleitungslaufweg der evb-Infrastruktur zu beachten?
 - Antwort: Besonderheiten zur Trassenbestellung werden ausführlich in der Kundeninformation der DB InfraGO in Kw 10 beschrieben.

Operative Umsetzung:

- **Frage:** Wie wird die operative Steuerung erfolgen?
 - Antwort: Die Erarbeitung eines Betriebs-/Dispositionskonzeptes erfolgt auf Grundlage der Ergebnisse der Netzfahrplanerstellungphase (NEP) inkl. der Vergabe der Serviceeinrichtungen. Die Einbindung der Beteiligten erfolgt themenabhängig vsl. ab Herbst 2026



HAUPTBAHNHOF

Vielen Dank!

DB

ROSSMANN

ROSSMANN

ROSSMANN