

Inhalt

1. Definition temporär überlasteter Schienenwege TÜLS	2
2. Nutzungsvorgaben	2
2.1 Nutzungsbedingung 1: Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart	3
2.2 Nutzungsbedingung 2: Vorgabe zur Einhaltung einer bestimmten Fahrzeit	6
2.3 Nutzungsbedingung 3: Nachrang von Leer- und Triebfahrzeugfahrten	7
2.4 Nutzungsbedingung 4: Erweiterte Konstruktionsspielräume	7
2.5 Nutzungsbedingung 5: Vorgabe zu Halten des SPNV im Abschnitt Kassel-Wilhelmshöhe - Baunatal-Guntershausen	7
2.6 Nutzungsbedingung 6: Entlastung des Abschnitts Kassel-Wilhelmshöhe - Baunatal-Guntershausen	8
2.7 Nutzungsbedingung 7: Entlastung des Abschnitts Gießen - Marburg	8
2.8 Nutzungsbedingung 8: Entlastung des Abschnitts Mainz Römisches Theater - Mainz Kaiserbrücke Ost	9
2.9 Nutzungsbedingung 9: Entlastung des Abschnittes Frankfurt Flughafen Fernbahnhof / Frankfurt(M) Hbf - Mainz Römisches Theater - Mainz Kaiserbrücke Ost	9
2.10 Nutzungsbedingung 10: Aussetzen des Vorrangs für Schnell-Trassen	9
3. Anwendung der Nutzungsbedingungen im Prozessablauf	10
3.1 Erste Netzfahrplanerstellungsphase	10
3.2 Zweite Netzfahrplanerstellungsphase	12
3.3. Nutzung von Restkapazitäten im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs oder für baubedingte Umleiter	13

1. Definition temporär überlasteter Schienenwege TÜLS

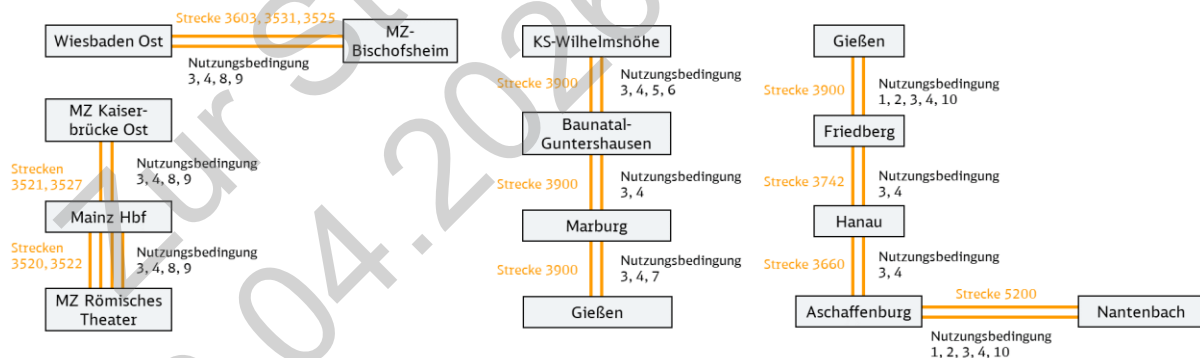
Aufgrund der sich abzeichnenden Überlastung der Umleitungsstrecken während der Totalsperrung (TSP) der Strecke Fulda – Hanau hat die DB InfraGO AG temporäre überlastete Schienenwege auf verschiedenen Abschnitten der Umleitungsstrecken erklärt.

Folgende Abschnitte sind als temporär überlastet erklärt worden:

- Strecke 3603 Kostheim - Wiesbaden Ost
- Strecke 3531 Kostheim - Kostheim Ost
- Strecke 3525 Kostheim Ost - Mainz-Bischofsheim
- Strecke 3525 Mainz Kaiserbrücke - Mainz Kaiserbrücke Ost
- Strecken 3521 und 3527 Mainz Hbf - Mainz Kaiserbrücke
- Strecken 3520 und 3522 Mainz Hbf - Mainz Römisches Theater
- Strecke 3900 Kassel-Wilhelmshöhe - Friedberg
- Strecke 3742 Friedberg - Hanau Hbf
- Strecke 3660 Großkrotzenburg - Aschaffenburg Hbf
- Strecke 5200 Aschaffenburg Hbf - Nantenbach

2. Nutzungsvorgaben

Die für die TÜLS-Abschnitte formulierten Nutzungsbedingungen lassen sich auf den zentralen Umleitungsstrecken wie folgt verorten.



- Nutzungsbedingung 1: Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart
 Nutzungsbedingung 2: Vorgabe zur Einhaltung einer bestimmten Fahrzeit
 Nutzungsbedingung 3: Nachrang von Leer- und Triebfahrzeugfahrten
 Nutzungsbedingung 4: Erweiterte Konstruktionsspielräume
 Nutzungsbedingung 5: Vorgabe zu Halten des SPNV im Abschnitt Kassel-Wilhelmshöhe - Baunatal-Guntershausen
 Nutzungsbedingung 6: Entlastung des Abschnitts Kassel-Wilhelmshöhe - Baunatal-Guntershausen
 Nutzungsbedingung 7: Entlastung des Abschnitts Gießen – Marburg
 Nutzungsbedingung 8: Entlastung des Abschnitts Mainz Römisches Theater - Mainz Kaiserbrücke Ost
 Nutzungsbedingung 9: Entlastung des Abschnitts Frankfurt Flughafen Fernbahnhof / Frankfurt(M) Hbf – Mainz Römisches Theater – Mainz Kaiserbrücke Ost
 Nutzungsbedingung 10: Aussetzen des Vorrangs für Schnell-Trassen

2.1 Nutzungsbedingung 1: Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart

Während der Generalsanierung Fulda – Hanau stehen auf einzelnen Streckenabschnitten der für temporär überlastet erklärten Schienenwege jeder Verkehrsart eine maximal definierte Anzahl an Kapazitäten zur Verfügung.

Aufgrund der Berücksichtigung der Vorhaltung von Restkapazitäten für den Gelegenheitsverkehr nach § 56 Abs. 3 ERegG gemäß Ziffer 4.2.1.18 der INB, die im Januar eines Jahres veröffentlicht werden, kann im Nachgang eine Reduktion der ausgewiesenen Kapazitäten für den SGV erfolgen.

Zur Stellungnahme
08.04.2026-08.05.2026

13.08.27 21:00 – 11.12.2027 24:00:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der Strecke 3900 mit dem Abschnitt¹

- Gießen-Bergwald (FGB) – Friedberg (FFG)

3900	N-S-Richtung				S-N-Richtung			
Abschnitte	FG - FFG				FFG - FG			
Verkehrsart	NV	FV	GV	GelV	NV	FV	GV	GelV
Grundtakt	3	1,5	3		3	1,5	3	
0 - 1 Uhr	1 ^A	1	7 ^B	0	1 ^A	1	7 ^B	0
1 - 2 Uhr	0 ^C	1	8 ^D	0	1	1	7	0
2 - 3 Uhr	0 ^A	1	8 ^B	0	0 ^A	1	8 ^B	0
3 - 4 Uhr	0 ^A	1	8 ^B	0	0 ^A	1	8 ^B	0
4 - 5 Uhr	1	1	7	0	0 ^A	1	8 ^B	0
5 - 6 Uhr	3	1	5	0	3	1	5	0
6 - 7 Uhr	4	1	3	0	3	2	3	0
7 - 8 Uhr	5	0	3	0	3	1	4	0
8 - 9 Uhr	3	1	4	0	3	2	3	0
9 - 10 Uhr	4	2	2	0	2	2	4	0
10 - 11 Uhr	2	2	4	0	3	2	2	0
11 - 12 Uhr	3	2	3	0	2	2	4	0
12 - 13 Uhr	2	1	4	0	3	2	3	0
13 - 14 Uhr	4	2	2	0	2	1	3	0
14 - 15 Uhr	2	2	3	0	3	2	3	0
15 - 16 Uhr	4	2	2	0	3	2	3	0
16 - 17 Uhr	3	1 ^E	4 ^F	0	5	2	1	0
17 - 18 Uhr	4	2	2	0	4	1 ^E	3 ^F	0
18 - 19 Uhr	3	2	3	0	5	2	1	0
19 - 20 Uhr	3	2	3	0	3	1	3	0
20 - 21 Uhr	2	1	4	0	3	2	3	0
21 - 22 Uhr	2	2	4	0	2	0	6	0
22 - 23 Uhr	2	1	5	0	2	0	6	0
23 - 24 Uhr	2	2	5	0	2	1	6	0

- A) An Samstagen und Sonntagen steht der Verkehrsart 1 Kapazität mehr zur Verfügung.
 B) An Samstagen und Sonntagen steht der Verkehrsart 1 Kapazität weniger zur Verfügung.
 C) An Samstagen und Sonntagen steht der Verkehrsart 2 Kapazitäten mehr zur Verfügung.
 D) An Samstagen und Sonntagen steht der Verkehrsart 2 Kapazitäten weniger zur Verfügung.
 E) An Sonntagen steht der Verkehrsart 1 Kapazität mehr zur Verfügung.
 F) An Sonntagen steht der Verkehrsart 1 Kapazität weniger zur Verfügung.

¹ Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Butzbach.

13.08.27 21:00 – 11.12.2027 24:00:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der Strecke 5200 mit dem Abschnitt²

- Lohr (NLO) – Aschaffenburg Hbf (NAH)

5200	W-O-Richtung				O-W-Richtung			
Abschnitte	NAH – NLO				NLO - NAH			
Verkehrsart	NV	FV	GV	GelV	NV	FV	GV	GelV
Grundtakt	1	3,5	3		1	3,5	3	
0 - 1 Uhr	1	0 ^C	8 ^D	0	1	1	7	0
1 - 2 Uhr	0 ^{C,E}	4	5 ^{D,F}	0	0 ^{C,E}	0	9 ^{D,F}	0
2 - 3 Uhr	0 ^{C,E}	0	9 ^{D,F}	0	0 ^{C,E}	0 ^E	9 ^{D,G}	0
3 - 4 Uhr	0 ^{C,E}	1	8 ^{D,F}	0	0 ^{C,E}	3	6 ^{D,F}	0
4 - 5 Uhr	0 ^{C,E}	0	9 ^{D,F}	0	0 ^{C,E}	1	8 ^{D,F}	0
5 - 6 Uhr	1	1	6	0	2 ^{D,F}	0	7 ^{C,E}	0
6 - 7 Uhr	1	2	5	0	3 ^{D,F}	1	4 ^{C,E}	0
7 - 8 Uhr	2 ^{D,F}	3	3 ^{C,E}	0	1	2	5	0
8 - 9 Uhr	1	4	3	0	1	4	3	0
9 - 10 Uhr	1 ^{C,E}	4	3 ^{D,F}	0	1	3	3	0
10 - 11 Uhr	1	4	2	0	1	4	3	0
11 - 12 Uhr	1	4	1	1	1	4	3	0
12 - 13 Uhr	1	4	3	0	1	4	2	0
13 - 14 Uhr	1	4	2	0	1 ^{C,E}	4	2 ^{D,F}	1
14 - 15 Uhr	1	4	3	0	1	3	3	0
15 - 16 Uhr	2	3	3	0	1	4	3	0
16 - 17 Uhr	2	4 ^I	2 ^H	0	2	4	1	1
17 - 18 Uhr	1	4	3	0	1	4	3	0
18 - 19 Uhr	2	4	2	0	2	4	2	0
19 - 20 Uhr	1	5	2	0	1 ^{C,E}	4	3 ^{D,F}	0
20 - 21 Uhr	1	3 ^{E,H}	3 ^{F,I}	1	1	4	3	0
21 - 22 Uhr	1	4	3	0	1	3 ^E	4 ^F	0
22 - 23 Uhr	1	0	8	0	1	3	4	0
23 - 24 Uhr	1	0 ^A	8 ^B	0	1	2	6	0

- A) An Freitagen steht der Verkehrsart 1 Kapazität mehr zur Verfügung.
 B) An Freitagen steht der Verkehrsart 1 Kapazität weniger zur Verfügung.
 C) An Samstagen steht der Verkehrsart 1 Kapazität mehr zur Verfügung.
 D) An Samstagen steht der Verkehrsart 1 Kapazität weniger zur Verfügung.
 E) An Sonntagen steht der Verkehrsart 1 Kapazität mehr zur Verfügung.
 F) An Sonntagen steht der Verkehrsart 1 Kapazität weniger zur Verfügung.
 G) An Sonntagen steht der Verkehrsart 2 Kapazität weniger zur Verfügung.
 H) Donnerstags bis sonntags steht der Verkehrsart 1 Kapazität mehr zur Verfügung.
 I) Donnerstags bis sonntags steht der Verkehrsart 1 Kapazität weniger zur Verfügung.

² Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Parten-stein.

2.2 Nutzungsbedingung 2: Vorgabe zur Einhaltung einer bestimmten Fahrzeit

Für die Trassenanmeldungen auf dem Abschnitt Gießen-Bergwald – Friedberg (Strecke 3900) gelten zwischen 23 und 5 Uhr für die einzelnen Verkehrsarten in beide Richtungen folgende Fahrzeiten:

Fahrtrichtung Nord-Süd Gießen-Bergwald (FGB) – Friedberg (FFG)

Verkehrsart	Minimalfahrzeit	Maximalfahrzeit
SPNV	17 min	25 min
SPFV	17 min	24 min
SGV	19 min	26 min

Fahrtrichtung Süd-Nord Friedberg (FFG) – Gießen-Bergwald (FGB)

Verkehrsart	Minimalfahrzeit	Maximalfahrzeit
SPNV	17 min	25 min
SPFV	17 min	24 min
SGV	19 min	26 min

Die maximale Fahrzeit im SGV kann beispielsweise mit folgenden Konfigurationen eingehalten werden:

Baureihe	Wagenzugmasse
BR 187	1.900 t
BR 185	1.900 t
BR 152	1.900 t

Trassen für Züge, deren Fahrzeiten außerhalb von Minimal- und Maximalfahrzeiten liegen, werden als unplausibel behandelt.

Für die Trassenanmeldungen auf dem Abschnitt Lohr – Aschaffenburg (Strecke 5200) gelten zwischen 23 und 5 Uhr für die einzelnen Verkehrsarten in beide Richtungen folgende Fahrzeiten:

Fahrtrichtung Ost-West Lohr (NLO) – Aschaffenburg Hbf (NAH)

Verkehrsart	Minimalfahrzeit	Maximalfahrzeit
SPNV	29 min	32 min
SPFV	28 min	32 min
SGV	29 min	33 min

Fahrtrichtung West-Ost Aschaffenburg Hbf (NAH) – Lohr (NLO)

Verkehrsart	Minimalfahrzeit	Maximalfahrzeit
SPNV	29 min	32 min
SPFV	28 min	32 min
SGV	29 min	33 min

Die maximale Fahrzeit im SGV kann beispielsweise mit folgenden Konfigurationen eingehalten werden:

Baureihe	Wagenzugmasse
BR 193	1.770 t
BR 186	1.600 t
BR 185	1.800 t

Trassen für Züge, deren Fahrzeiten außerhalb von Minimal- und Maximalfahrzeiten liegen, werden als unplausibel behandelt.

2.3 Nutzungsbedingung 3: Nachrang von Leer- und Triebfahrzeugfahrten

Auf den definierten TÜLS-Abschnitten werden im Verkehrszeitraum 05:00 Uhr bis 22:00 Uhr Leer- und Triebfahrzeugfahrten nachrangig gegenüber anderen Trassenanmeldungen behandelt.

2.4 Nutzungsbedingung 4: Erweiterte Konstruktionsspielräume

Für Trassenanmeldungen, die die definierten TÜLS-Abschnitte befahren, gelten erweiterte Konstruktionsspielräume im Umfang von +/- 30 Minuten im Schienenpersonenverkehr (SPV) und +/- 120 Minuten im Schienengüterverkehr (SGV).

2.5 Nutzungsbedingung 5: Vorgabe zu Halten des SPNV im Abschnitt Kassel-Wilhelmshöhe-Baunatal-Guntershausen

Für Trassenanmeldungen für Züge des SPNV kann eine Bedienung der Stationen Baunatal-Rengershausen und Kassel-Oberzwehren nur maximal einmal stündlich erfolgen.

In der Süd-Nord-Richtung kann eine Bedienung von zweimal je Stunde zwischen 6 und 9 Uhr erfolgen. In der Nord-Süd-Richtung gilt dies für den Zeitraum zwischen 15 und 18 Uhr.

Im Rahmen der Entscheidungen nach 3.1, [3.2](#) und [3.3](#) erfolgt für die nachrangig zu behandelnden Trassen eine Zuweisung ohne den jeweils angemeldeten Halt in den zuvor genannten Betriebsstellen.

2.6 Nutzungsbedingung 6: Entlastung des Abschnitts Kassel-Wilhelmshöhe - Baunatal-Guntershausen

Für Trassenanmeldungen der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung für Züge des SPNV auf den Relationen

- Frankfurt Hbf – Friedberg - Gießen - Wabern - Kassel Hbf
- Bad Wildungen - Wabern - Kassel Hbf
- Bebra - Melsungen - Kassel Hbf
- Melsungen - Kassel Hbf

gilt insgesamt eine maximal festgelegte Zugzahl von 4 Zügen je Stunde und Richtung im Abschnitt

- Kassel-Wilhelmshöhe -Baunatal-Guntershausen.

Darüber hinaus sind weitere Zugfahrten möglich:

Nord-Süd-Richtung

9-10 Uhr: 1 Zug/h

13-14 Uhr: 1 Zug/h

15-18 Uhr: 1 Zug/h

20-21 Uhr: 1 Zug/h

Süd-Nord-Richtung

6-7 Uhr: 1 Zug/h

7-8 Uhr: 1 Zug/h

8-9 Uhr: 1 Zug/h

9-11 Uhr: 1 Zug/h

14-15 Uhr: 1 Zug/h

18-19 Uhr: 1 Zug/h

Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Baunatal-Guntershausen.

2.7 Nutzungsbedingung 7: Entlastung des Abschnitts Gießen – Marburg

Für Trassenanmeldungen der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung für Züge des SPNV auf der Relation

- Frankfurt Hbf – Friedberg - Gießen - Marburg - Stadtallendorf - Treysa

gilt eine maximal festgelegte Zugzahl von 1 Zug je Stunde und Richtung im Abschnitt

- Gießen - Marburg,

die durch Halte an allen Zwischenstationen die SPNV-Grundversorgung darstellen.

Darüber hinaus sind weitere Zugfahrten mit Halt an allen Stationen zwischen Gießen und Marburg möglich:

Nord-Süd-Richtung

5-9 Uhr: 1 Zug/h

10-11 Uhr: 1 Zug/h

12-13 Uhr :1 Zug/h

14-20 Uhr: 1 Zug/h

Süd-Nord-Richtung

6-10 Uhr: 1 Zug/h

11-12 Uhr: 1 Zug/h

13-14 Uhr :1 Zug/h

15-20 Uhr: 1 Zug/h.

2.8 Nutzungsbedingung 8: Entlastung des Abschnitts Mainz Römisches Theater - Mainz Kaiserbrücke Ost

Für Trassenanmeldungen der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung für Züge des SPNV auf der Relation

- Darmstadt Hbf – Mainz-Bischofsheim – Mainz Hbf / Mainz-Kastel – Wiesbaden Hbf

gilt eine maximal festgelegte Zugzahl von 1 Zug je Stunde und Richtung im Abschnitt

- Mainz-Bischofsheim – Mainz Hbf / Mainz Kastel – Wiesbaden Hbf.

Darüber hinaus zusätzlich verkehrende Züge dieser Relationen enden im Bahnhof Mainz-Bischofsheim.

Die Vorgabe gilt im Zeitraum vom 15.10.2027 bis zum 28.01.2028.

2.9 Nutzungsbedingung 9: Entlastung des Abschnittes Frankfurt Flughafen Fernbahnhof / Frankfurt(M) Hbf – Mainz Römisches Theater – Mainz Kaiserbrücke Ost

Trassenanmeldungen der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung für Züge des SPNV auf der Relation

- Dresden Hbf – Leipzig Hbf – Frankfurt Hbf – Mainz Hbf – Wiesbaden Hbf

im Abschnitt

- Frankfurt Hbf – Mainz Hbf – Mainz Kaiserbrücke – Wiesbaden Hbf

müssen in Frankfurt Flughafen Fernbahnhof (bis 30.09.2027) oder Frankfurt Hbf (ab 01.10.2027) enden.

2.10 Nutzungsbedingung 10: Aussetzen des Vorrangs für Schnell-Trassen

Zur Sicherstellung der über die Nutzungsbedingungen erzielten planerischen kapazitätsoptimalen Geschwindigkeitsharmonisierung der Verkehrsarten wird der Vorrang für Schnelltrassen nach Ril 420.0201 auf den temporär überlasteten Abschnitten Gießen – Friedberg und Lohr – Aschaffenburg Hbf in der Betriebsdurchführung ausgesetzt. Abschnitte außerhalb der TÜLS-Abschnitte bleiben von dieser Regelung unberührt.

3. Anwendung der Nutzungsbedingungen im Prozessablauf

Alle Trassenanmeldungen zur ersten und zweiten Netzfahrplanerstellungphase werden hinsichtlich ihrer Plausibilität geprüft.

- Vorgabe zur Einhaltung einer bestimmten Fahrzeit (Nutzungsbedingung 2, siehe Abschnitt 2.2)
- Vorgabe zum Enden von Zügen in Frankfurt Flughafen Fernbahnhof (bis 30.09.2027) oder Frankfurt Hbf (ab 01.10.2027) (Nutzungsbedingung 9, siehe Abschnitt 2.9)

Alle Trassenanmeldungen, die diese Vorgaben nicht einhalten, werden gemäß Ziffer 4.2.1.1 der INB als nicht plausibel behandelt.

3.1 Erste Netzfahrplanerstellungphase

(1) Sofern mehr Anträge auf Schienenwegkapazität im Rahmen der Netzfahrplanerstellung gestellt werden als für die betreffende Verkehrsart in den Nutzungsbedingungen 1 (siehe Abschnitt 2.1), 5 (siehe Abschnitt 2.5) sowie 6 bis 8 (siehe Abschnitte 2.6 bis 2.8) festgelegt ist, erfolgt die Zuweisung der Schienenwegkapazität abweichend von § 52 ERegG gemäß folgendem Verfahren:

Zuweisung von Kapazitäten innerhalb der gleichen Verkehrsart

(2) Abweichend der Konstruktionsspielräume gemäß Ziffer 4.2.1.6 INB kommen auf den TÜLS Konstruktionsspielräume von +/- 30 Minuten im Schienenpersonenverkehr und +/- 120 Minuten im Schienengüterverkehr zur Anwendung (Nutzungsbedingung 4, siehe Abschnitt 2.4). Die Anwendung der abweichenden Konstruktionsspielräume erfolgt ohne Rücksprache mit dem betroffenen Antragsteller.

(3) Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume nicht zu einem Erfolg, hält die DB InfraGO AG Rücksprache mit den betroffenen ZB (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril. 402.0203 Abschnitt 6 (5)). Im Rahmen der vereinfachten Koordinierung prüft die DB InfraGO AG für die betreffenden Anmeldungen ein alternatives Angebot. Dieses kann eine Einkürzung der angemeldeten Trasse oder Nutzung eines alternativen Laufweges beinhalten.

(4) Führt die vereinfachte Koordinierung nicht zu einem Erfolg, so räumt die DB InfraGO AG den Zugtrassen innerhalb der eigenen Verkehrsart den Vorrang in der folgenden Reihenfolge ein:

1. Nachrang bei überschrittener Stornoquote und / oder unterschrittener Annahmequote gemäß Ziffer 4.2.1.9 lit. c) - e) der INB; diese Trassenanmeldung wird im Nachrückverfahren bei der Zuweisung von Kapazitäten einer anderen Verkehrsart nicht berücksichtigt
2. Nachrang von Leer- und Triebfahrzeugfahrten für Trassenanmeldungen, die die TÜLS-Abschnitte ganz oder teilweise befahren (Nutzungsbedingung 3, siehe Abschnitt 2.3)
3. Höhe des Regeltgels gemäß Ziffer 4.2.1.10 der INB

(5) Ist eine Entscheidung auf dieser Basis nicht möglich, so erfolgt ein Höchstpreisverfahren gemäß § 52 Abs. 8 ERegG i. V. m. Ziffer 4.2.1.11 der INB.

Zuweisung von Kapazitäten einer anderen Verkehrsart

(6) Werden gemäß des oben beschriebenen Verfahrens Kapazitäten von Verkehrsarten nicht vollständig ausgeschöpft und übersteigt die Anzahl der Anmeldungen anderer Verkehrsarten deren zuvor im Verkehrsartenmix festgelegte Kapazität, so prüft die DB InfraGO AG, inwiefern die nicht genutzte Kapazität für Trassenanmeldungen der bereits ausgeschöpften Kapazitätsarten genutzt werden kann. Dies ist stets dann der Fall, wenn die angemeldeten Trassen der nehmenden Verkehrsarten unter Anwendung der oben unter 3.1 aufgeführten Absätze (3) und (4) konfliktfrei in die freien Kapazitäten der gebenden Verkehrsarten konstruiert werden können.

(7) Sofern diese Bedingungen erfüllt wird – und die Anzahl der nachgefragten Kapazitäten der nehmenden Verkehrsarten nicht die Anzahl der noch freien Kapazitäten der gebenden Verkehrsarten überschreitet – erfolgt eine Zuweisung.

(8) Sofern die Kapazität der gebenden Verkehrsarten nicht vollständig für alle noch zu konstruierenden Trassenanmeldungen der nehmenden Verkehrsarten ausreicht oder sie nicht konfliktfrei in die freien Kapazitäten der gebenden Verkehrsarten konstruiert werden können, erfolgt eine Zuweisung unter den Trassenanmeldungen der nehmenden Verkehrsarten nachfolgenden Kriterien:

- a. Die DB InfraGO AG wendet für Trassenanmeldungen, die die TÜLS-Abschnitte ganz oder teilweise befahren, Konstruktionsspielräume von +/- 30 Minuten im Schienenpersonenverkehr und +/- 120 Minuten im Schienengüterverkehr an. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.
- b. Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume nicht zu einem Erfolg, hält die DB InfraGO AG Rücksprache mit den betroffenen ZB der nehmenden Verkehrsarten (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril 402.0203 Abschnitt 6 (5)), sofern eine Lösung des Konflikts ohne Trassenverzicht der im Konflikt befindlichen Trassen der gebenden Verkehrsarten möglich ist. Für Trassen, die nach der vereinfachten Koordinierung nicht konfliktfrei konstruiert werden können, erfolgt eine Ablehnung.
- c. Führt die vereinfachte Koordinierung nach Ziffer 8b. nicht zu einem Erfolg, so räumt die DB InfraGO AG den Zugtrassen der nehmenden Verkehrsarten in der verfügbaren Restkapazität der gebenden Verkehrsart den Vorrang gemäß folgender Reihenfolge ein:
 1. Nachrang von Leer- und Triebfahrzeugfahrten für Trassenanmeldungen, die den TÜLS-Abschnitt ganz oder teilweise befahren (Nutzungsbedingung 3, siehe Abschnitt 2.3)
 2. Höhe des Regelentgelt gemäß Ziffer 4.2.1.10 INB
- d. Ist eine Entscheidung auf dieser Basis nicht möglich, so erfolgt ein Höchstpreisverfahren gemäß § 52 Abs. 8 ERegG i. V. m. Ziffer 4.2.1.11 der INB.

Teilzuweisung

(9) Trassen, die auf den TÜLS-Abschnitten angemeldet werden und mehrere Abschnitte mit Vorgaben zur maximalen Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart (Nutzungsbedingung 1 (siehe Abschnitt 2.1) und 6 bis 8 (siehe Abschnitte 2.6 bis 2.8) befahren und in einem dieser Abschnitte im Laufweg keine Zuweisung erfahren, können ausschließlich eine Teilzuweisung bis zur letzten geeigneten

Betriebsstelle vor dem ersten Abschnitt und ab der ersten geeigneten Betriebsstelle hinter dem letzten Abschnitt mit Vorgaben zur maximalen Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart erhalten.

(10) Bei den am Entscheidungsverfahren beteiligten Zugangsberechtigten fragt die DB InfraGO 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.

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 InfraGO 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 InfraGO AG innerhalb von 2 Arbeitstagen durchführen. Legt der Zugangsberechtigte die Anmeldung nicht entsprechend den Anforderungen innerhalb der 2 Arbeitstage an, gilt dies als Verzicht auf die Abgabe eines Teilangebotes für diesen Trassenteil.

3.2 Zweite Netzfahrplanerstellungphase

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 nachfolgenden Kriterien:

(1) Sind für eine Trassenanmeldung noch freie Kapazitäten innerhalb der Restkapazität über alle Verkehrsarten des Verkehrsartenmixes frei, so wird ihr diese Kapazität entsprechend zugewiesen.

(2) Hierbei wendet die DB InfraGO AG ohne Rücksprache mit dem betroffenen Antragsteller für Trassenanmeldungen, die die TÜLS-Abschnitte ganz oder teilweise befahren, Konstruktionsspielräume von +/- 30 Minuten im Schienenpersonenverkehr und +/- 120 Minuten im Schienengüterverkehr an.

(3) Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume nicht zu einem Erfolg, hält die DB InfraGO AG Rücksprache mit den betroffenen ZB (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril. 402.0203 Abschnitt 6 (5)), sofern eine Lösung des Konflikts ohne Trassenverzicht der im Konflikt befindlichen Trassen der ersten oder zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung möglich ist.

(4) Soweit bereits vertraglich gebundene Zugtrassen aus der ersten Netzfahrplanerstellungphase geändert werden müssten, fragt die DB InfraGO AG bei diesen Konfliktpartnern ab, ob der Durchführung eines vereinfachten Koordinierungsverfahren zugestimmt wird.

Wird die Zustimmung durch den betroffenen ZB nicht innerhalb von einem Arbeitstag erteilt, gilt die Zustimmung als abgelehnt.

(5) Das Entscheidungsverfahren richtet sich nach Ziffer 4.2.1.17.3 der INB.

(6) Für die Teilzuweisung gilt Abschnitt 3.1 Absätze 9 und 10 ("Teilzuweisung").

3.3. Nutzung von Restkapazitäten im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs oder für baubedingte Umleiter

Sind nach Vergabe der in Nutzungsbedingung 1 (Abschnitt 2.1), [Nutzungsbedingung 6 \(Abschnitt 2.6\)](#), [Nutzungsbedingung 7 \(Abschnitt 2.7\)](#) und [Nutzungsbedingung 8 \(Abschnitt 2.8\)](#) enthaltenen maximalen Anzahl an bzw. festgelegten Kapazitäten je Verkehrsart im Rahmen der ersten Phase (Abschnitt 3.1) oder zweiten Phase (Abschnitt 3.2) der Netzfahrplanerstellung noch Kapazitäten nicht zugewiesen oder Kapazitäten wieder storniert worden, so stehen diese dem Gelegenheitsverkehr zur Verfügung bzw. werden für Umleitungsverkehre bei baubedingten Kapazitätseinschränkungen auf anderen Strecken verwendet. Die Entscheidung über die Zuweisung erfolgt nach Ziffer 4.2.2.6.1 der INB. Sofern die Kapazitäten nach Nutzungsbedingung 1 (Abschnitt 2.1) überschritten sind, erfolgt eine Trassenablehnung.