

Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG 2027 (INB 2027)

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
Anlage 4.6.2: Übersicht der überlasteten Schienenwege und dafür geltende Nutzungsbedingungen		
Anlage 4.6.2: Nutzungsvorgaben für die als temporär überlastet erklärten Schienenwege während der Generalsanierung Fulda – Hanau (13.08.27 -04.02.2028)		
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 erfolgt für die nachrangig zu behandelnden Trassen eine Zuweisung ohne den jeweils angemeldeten Halt in den zuvor genannten Betriebsstellen.	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.	Begründung der vorläufigen Inkraftsetzung gemäß § 19 Abs. 6 ERegG zu den TÜLS Die festgelegte maximale Bedienung der Stationen Baunatal-Rengershausen und Kassel-Oberzwehren kommen neben dem Netzfahrplan auch im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs zur Anwendung. Dies ist notwendig, um Qualitätsaspekte im Rahmen der Fahrplanerstellung zu berücksichtigen mit dem Ziel einer mangelhaften Betriebsqualität entgegenzuwirken und um einen sicheren, leistungsfähigen und zuverlässigen Bahnbetrieb zu gewährleisten. Die Änderungen treten gemäß § 19 Abs. 6 ERegG am 08.04.2026 vorläufig in Kraft. Mit den beabsichtigten Änderungen wahrt die DB InfraGO AG die Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten gemäß § 3 Nr. 2 ERegG und gewährleistet einen leistungsfähigen und zuverlässigen Betrieb der Eisenbahninfrastruktur gemäß § 3 Nr. 5 ERegG. Ohne eine Begrenzung der Bedienung der Stationen Baunatal-Rengershausen und Kassel-Oberzwehren würde es zu einer mangelhaften Betriebsqualität auf der TÜLS-Strecke kommen, sodass ohne die

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
		Änderung des Regulierungsziels des § 3 Nr. 5 ERegG, insbesondere ein leistungsfähiger und zuverlässiger Betrieb der Eisenbahninfrastruktur nicht gewährleistet und somit das Regulierungsziel wesentlich beeinträchtigt wäre. Eine erhöhte Betriebsqualität wahrt auch die Interessen der Zugangsberechtigten, weil die entsprechende Begrenzung insbesondere einem pünktlicheren Schienenverkehr dient. Ohne die Änderung wäre das Regulierungsziel nach § 3 Nr. 2 ERegG wesentlich beeinträchtigt. Damit die Betriebsqualität im Netzfahrplan 2027 gesteigert werden kann, ist eine unterjährige Änderung erforderlich. Darüber hinaus ist eine vorläufige Inkraftsetzung erforderlich, damit noch im Zeitpunkt der Trassenanmeldephase zur 1. Phase der Netzfahrplanerstellung transparent für die Zugangsberechtigten dargestellt ist, dass auch in der 2. NEP und im Gelegenheitsverkehr die begrenzte Bedienung der Stationen Baunatal-Rengershausen und Kassel-Oberzwehrenbegrenzten zur Anwendung kommt und nur entsprechende Kapazitäten zur Verfügung stehen. Ein Abwarten auf die nächste Anpassung der Nutzungsbedingungen nach den Fristen des § 19 Abs. 5 ERegG würde dazu führen, dass diese Anpassung erst zum Netzfahrplan 2028 verbindlich werden würde und für den Netzfahrplan 2027 keine Auswirkungen mehr hätte, womit die zu erzielende Betriebsqualität auch im Sinne der Zugangsberechtigten nicht erreicht werden könnte. Das Einhalten der Fristvorgaben aus § 19 Abs. 5 ERegG führt daher im Ergebnis zu einer konkreten und wesentlichen

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
3.3. Nutzung von Restkapazitäten im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs oder für baubedingte Umleiter Sind nach Vergabe der in Nutzungsbedingung 1 (Abschnitt 2.1) enthaltenen maximalen Anzahl an 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.	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.	Beeinträchtigung der Regulierungsziele gemäß § 3 Nr. 2 und 5 ERegG. Begründung der vorläufigen Inkraftsetzung gemäß § 19 Abs. 6 ERegG zu den TÜLS Die festgelegten Kapazitäten gemäß den Nutzungsbedingungen 6, 7 und 8 kommen neben dem Netzfahrplan auch im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs oder für baubedingte Umleiter zur Anwendung. Dies ist notwendig, um Qualitätsaspekte im Rahmen der Fahrplanerstellung zu berücksichtigen. Die Kapazitäten auf den Umleitungsstrecken können die Bedarfe nicht vollständig abdecken, daher erfolgt die Anpassung, um einer mangelhaften Betriebsqualität entgegenzuwirken und um einen sicheren, leistungsfähigen und zuverlässigen Bahnbetrieb zu gewährleisten. Die Änderungen treten gemäß § 19 Abs. 6 ERegG am 08.04.2026 vorläufig in Kraft. Mit den beabsichtigten Änderungen wahrt die DB InfraGO AG die Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten gemäß § 3 Nr. 2 ERegG und gewährleistet einen leistungsfähigen und zuverlässigen Betrieb der Eisenbahninfrastruktur gemäß § 3 Nr. 5 ERegG. Damit die Betriebsqualität im Netzfahrplan 2027 gesteigert werden kann, ist eine unterjährige Änderung erforderlich. Darüber hinaus ist eine vorläufige Inkraftsetzung erforderlich, damit noch im Zeitpunkt der Trassenanmeldephase zur 1. Phase der Netzfahrplanerstellung transparent für die Zugangsberechtigten dargestellt ist, dass auch im Gelegenheitsverkehr die

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
		begrenzten Zugzahlen zur Anwendung kommen und nur entsprechende Kapazitäten zur Verfügung stehen. Ein Abwarten auf die nächste Anpassung der Nutzungsbedingungen nach den Fristen des § 19 Abs. 5 ERegG würde dazu führen, dass diese Anpassung erst zum Netzfahrplan 2028 verbindlich werden würde und für den Netzfahrplan 2027 keine Auswirkungen mehr hätte, womit die zu erzielende Betriebsqualität auch im Sinne der Zugangsberechtigten nicht erreicht werden könnte. Das Einhalten der Fristvorgaben aus § 19 Abs. 5 ERegG führt daher im Ergebnis zu einer konkreten und wesentlichen Beeinträchtigung der Regulierungsziele gemäß § 3 Nr. 2 und 5 ERegG.

Zur Stellungnahme
08.04.2026-08.05.2026