

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: Trassenzuweisung für den SGV auf der Schnellfahrstrecke zwischen Fulda und Würzburg	9
2.3 Nutzungsbedingung 3: Nachrang von Leer- und Triebfahrzeugfahrten	9
2.4 Nutzungsbedingung 4: Erweiterte Konstruktionsspielräume	9
2.5 Nutzungsbedingung 5: Entlastung des Abschnitts Kassel-Wilhelmshöhe - Baunatal-Guntershausen	9
2.6 Nutzungsbedingung 6: Entlastung des Abschnitts Großkrotzenburg - Kahl	10
2.7 Nutzungsbedingung 7: Entlastung des Abschnitts Aschaffenburg - Lohr	11
2.8 Nutzungsbedingung 8: Maximale Haltezeiten in Erfurt Hbf	12
2.9 Nutzungsbedingung 9: Vorgabe zur Änderung der Zugkonfiguration (Stärken/ Schwächen) in Erfurt Hbf	12
2.10 Nutzungsbedingung 10: Personalplanung in Erfurt Hbf für beginnende/endende Züge	12
3. Anwendung der Nutzungsbedingungen im Prozessablauf	13
3.1 Erste Netzfahrplanerstellungphase	13
3.2 Zweite Netzfahrplanerstellungphase	15
3.3 Nutzung von Restkapazitäten im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs oder für baubedingte Umleiter	16

1. Definition temporär überlasteter Schienenwege TÜLS

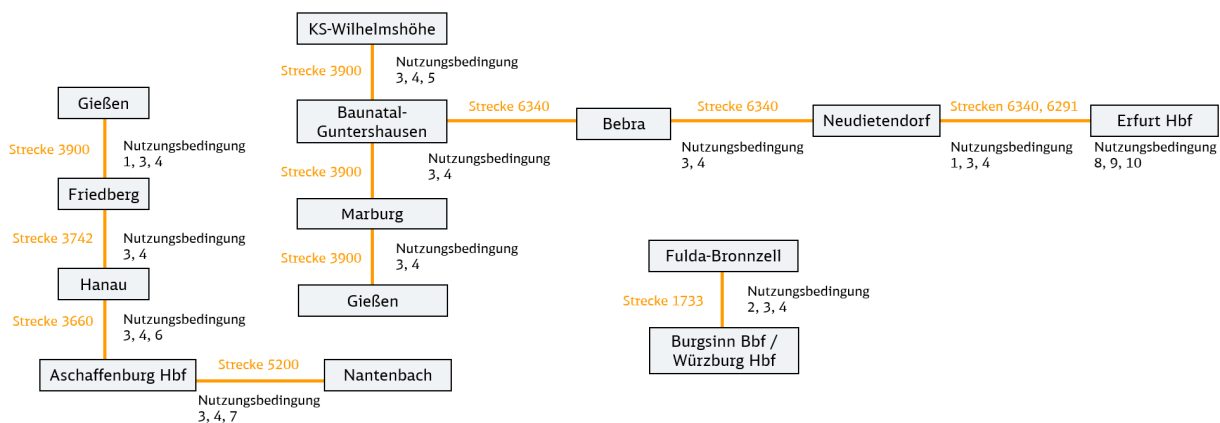
Aufgrund der sich abzeichnenden Überlastung der Umleitungsstrecken während der Totalsperrung (TSP) der Strecke **KölnFliesen - MainzBurgsinn** hat die DB InfraGO AG temporäre überlastete Schienenwege auf verschiedenen Abschnitten der Umleitungsstrecken erklärt.

Folgende Abschnitte sind als temporär überlastet erklärt worden:

- [Strecke 3900 Kassel-Wilhelmshöhe - Friedberg](#)
- [Strecke 3742 Friedberg - Hanau Rauschwald](#)
- [Strecke 3672 Hanau Rauschwald - Großkrotzenburg](#)
- [Strecke 3660 Großkrotzenburg - Aschaffenburg Hbf](#)
- [Strecke 5200 Nantenbach - Aschaffenburg Hbf](#)
- [Strecke 6340 Baunatal-Guntershausen - Erfurt Hbf](#)
- [Strecke 6291 Neudietendorf - Erfurt Hbf](#)
- [Strecke 1733 Fulda-Bronnzell - Burgsinn Bbf](#)

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: Trassenzuweisung für den SGV auf der Schnellfahrstrecke zwischen Fulda und Burgsinn

Nutzungsbedingung 3: Nachrang von Leer- und Triebfahrzeugfahrten

Nutzungsbedingung 4: Erweiterte Konstruktionsspielräume

Nutzungsbedingung 5: Entlastung des Abschnitts Kassel-Wilhelmshöhe - Baunatal-Guntershausen

Nutzungsbedingung 6: Entlastung des Abschnitts Großkrotzenburg - Kahl

Nutzungsbedingung 7: Entlastung des Abschnitts Aschaffenburg Hbf - Lohr

Nutzungsbedingung 8: Maximale Haltezeiten in Erfurt Hbf

Nutzungsbedingung 9: Vorgabe zur Änderung der Zugkonfiguration (Stärken/ Schwächen) in Erfurt Hbf

Nutzungsbedingung 10: Personalplanung in Erfurt Hbf für beginnende/endende Züge

2.1 Nutzungsbedingung 1: Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart

Während der Korridorsanierung Köln – Mainz 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 als Entwurf zur Marktkonsultation und eine Woche vor Beginn der Trassenanmeldfrist als Endfassung des Entwurfs veröffentlicht werden, kann im Nachgang eine Reduktion der ausgewiesenen Kapazitäten für den SGV erfolgen.

Nutzungsvorgaben für die als temporär überlastet erklärten Schienenwege während der Baumaßnahme Fliesen - Burgsinn (04.02.2028 – 27.04.2029)

Seite 4 von 16

04.02. 21:00 – 13.10.2028 ~~24~~21:00 und

~~14~~13.10. 21:~~00~~:00 – 09.12.2028 24:00 (Mo-Fr):

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	FV	NV	GV	FV	NV	GV
Grundtakt	0,25	4	3,25	0,25	4	5
0 - 1 Uhr	1	1 ^A	7 ^B	1	1 ^A	7 ^B
1 - 2 Uhr	1	1 ^C	7 ^D	1	1 ^A	7 ^B
2 - 3 Uhr	1	0 ^A	8 ^B	1	0 ^C	8 ^D
3 - 4 Uhr	1	0 ^A	8 ^B	1	0 ^A	8 ^B
4 - 5 Uhr	1	1	7	1	0 ^A	8 ^B
5 - 6 Uhr	0	4	5	0	3	6
6 - 7 Uhr	0	4	4	1	4	3
7 - 8 Uhr	0	5	2	0	4	3
8 - 9 Uhr	0	4	4	0	4	4
9 - 10 Uhr	1	4	2	1	3 4	3
10 - 11 Uhr	0	3	5	1	4 3	3
11 - 12 Uhr	0	4	3	0	3 4	4
12 - 13 Uhr	0	4	4	0	4	4
13 - 14 Uhr	1	4	2	0	4 5	3
14 - 15 Uhr	0	4	4	1	4 3	3
15 - 16 Uhr	0	4	3	0	4	3
16 - 17 Uhr	0	4	4	0	5 4	3
17 - 18 Uhr	1	5	1	0	4 5	3
18 - 19 Uhr	1	4	3	1	5 4	2
19 - 20 Uhr	0	4	3	0	4 5	3
20 - 21 Uhr	0	3	5	0	4 3	4
21 - 22 Uhr	1	3	3	0	3	4
22 - 23 Uhr	0	2	6	0	3	5
23 - 24 Uhr	1	2	5	1	2	5

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

- A) Sa+So eine Kapazität mehr
- B) Sa+So eine Kapazität weniger
- C) Sa+So 2 Kapazitäten mehr
- D) Sa+So 2 Kapazitäten weniger

13.10.2028 00:00 – 09.12.2028 24:00 Sa+So:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 3900 mit dem Abschnitt²

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

3900 Sa+So	N-S-Richtung			S-N-Richtung		
Abschnitte	FG - FFG			FFG - FG		
Verkehrsart	FV	NV	GV	FV	NV	GV
Grundtakt	1,5	3	3	1,5	3	3
0 - 1 Uhr	1	2	6	1	1 ^c	7 ^d
1 - 2 Uhr	1	1 ^c	7 ^d	1	1	7
2 - 3 Uhr	1	1	7	1	1	7
3 - 4 Uhr	1	1	7	1	1	7
4 - 5 Uhr	1	1	7	1	1	7
5 - 6 Uhr	1	31	57	1	32	56
6 - 7 Uhr	1	42	35	2	3	3
7 - 8 Uhr	0	53	35	1	3	4
8 - 9 Uhr	1	3	4	2	3	3
9 - 10 Uhr	2	43	23	2	23	43
10 - 11 Uhr	2	23	43	2	3	2
11 - 12 Uhr	2	34	32	2	24	42
12 - 13 Uhr	1	23	43	2	3	3
13 - 14 Uhr	2	4	2	1	24	32
14 - 15 Uhr	2	23	32	2	3	3
15 - 16 Uhr	2	4	2	2	34	32
16 - 17 Uhr	1 ^A	3	4 ^B	2	53	13
17 - 18 Uhr	2	4	2	1 ^A	4	3 ^B
18 - 19 Uhr	2	3	3	2	53	13
19 - 20 Uhr	2	3	3	1	34	32
20 - 21 Uhr	1	23	43	2	3	3
21 - 22 Uhr	2	23	43	0	23	65
22 - 23 Uhr	1	2	5	0	23	65
23 - 24 Uhr	2	2	5	1	2	6

² Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Butzbach.

A) So eine Kapazität mehr

B) So eine Kapazität weniger

04.02. 21:00 – 23.06.2028 21:00:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 6340/6291 mit dem Abschnitt³

- Erfurt Hbf (UE P) - Neudietendorf (UND)

6340+6291	O-W-Richtung			W-O-Richtung		
Abschnitte	UE P – UND			UND - UE P		
Verkehrsart	FV	NV	GV	FV	NV	GV
Grundtakt	3	4,5	2,5	3	4,5	2,5
0 - 1 Uhr	1 ^A	1 ^B	8 ^C	1 ^A	1 ^B	8 ^C
1 - 2 Uhr	1 ^A	1 ^B	8 ^C	1 ^A	1 ^B	8 ^C
2 - 3 Uhr	1 ^A	1 ^B	8 ^C	1 ^A	1 ^B	8 ^C
3 - 4 Uhr	1 ^A	1 ^B	8 ^C	1 ^A	1 ^B	8 ^C
4 - 5 Uhr	0	3	7	0	2	8
5 - 6 Uhr	1	4	5	1	3	6
6 - 7 Uhr	1	4	5	2	5	3
7 - 8 Uhr	4	4	2	1	5	4
8 - 9 Uhr	2	5	3	2	4	4
9 - 10 Uhr	3	4	3	3	5	2
10 - 11 Uhr	3	5	2	3	4	3
11 - 12 Uhr	3	4	3	3	5	2
12 - 13 Uhr	3	5	2	3	4	3
13 - 14 Uhr	4	4	2	2	5	3
14 - 15 Uhr	2	5	3	4	4	2
15 - 16 Uhr	3	4	3	3	5	2
16 - 17 Uhr	3	5	2	3	4	3
17 - 18 Uhr	3	4	3	3	5	2
18 - 19 Uhr	3	5	2	3 ^G	4	3 ^F
19 - 20 Uhr	3	4	3	2	4	4
20 - 21 Uhr	2	4	4	4	4	2
21 - 22 Uhr	2	4	4	2	4	4
22 - 23 Uhr	1	3	6	3 ^F	3	4 ^G
23 - 24 Uhr	2	1	7	2	3 ^D	5 ^E

³ Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Erfurt-Bi-schleben.

- A) Bei Nichtnutzung steht die Kapazität vorrangig dem NV zu (siehe Ziffer 3.1).
- B) Bei Nichtnutzung steht die Kapazität vorrangig dem FV zu (siehe Ziffer 3.1).
- C) Es besteht eine Kapazität mehr, wenn die NV- und/oder FV-Kapazität nicht abgerufen wird.
- D) An Samstagen und Sonntagen steht der Verkehrsart 1 Kapazität mehr zur Verfügung.
- E) An Samstagen und Sonntagen steht der Verkehrsart 1 Kapazität weniger zur Verfügung.
- F) Donnerstags bis sonntags steht der Verkehrsart 1 Kapazität mehr zur Verfügung
- G) Donnerstags bis sonntags steht der Verkehrsart 1 Kapazität weniger zur Verfügung

23.06. 21:00 – 09.12.2028 24:00:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 6340/6291 mit dem Abschnitt⁴

- Erfurt Hbf (UE P) – Neudietendorf (UND)

6340+6291	O-W-Richtung			W-O-Richtung		
Abschnitte	UE P – UND			UND - UE P		
Verkehrsart	FV	NV	GV	FV	NV	GV
Grundtakt	3	4	3	3	4	3
0 - 1 Uhr	1 ^A	1 ^B	8 ^C	1 ^A	1 ^B	8 ^C
1 - 2 Uhr	1 ^A	1 ^B	8 ^C	1 ^A	1 ^B	8 ^C
2 - 3 Uhr	1 ^A	1 ^B	8 ^C	1 ^A	1 ^B	8 ^C
3 - 4 Uhr	1 ^A	1 ^B	8 ^C	1 ^A	1 ^B	8 ^C
4 - 5 Uhr	0	3	7	0	2	8
5 - 6 Uhr	1	4	5	1	2	7
6 - 7 Uhr	1	4	5	2	5	3
7 - 8 Uhr	4	4	2	1	5	4
8 - 9 Uhr	2	4	4	2	3	5
9 - 10 Uhr	3	3	4	3	4	3
10 - 11 Uhr	3	4	3	3	3	4
11 - 12 Uhr	3	3	4	3	4	3
12 - 13 Uhr	3	4	3	3	3	4
13 - 14 Uhr	4	4	2	2	4	4
14 - 15 Uhr	2	4	4	4	4	2
15 - 16 Uhr	3	4	3	3	4	3
16 - 17 Uhr	3	4	3	3	4	3
17 - 18 Uhr	3	4	3	3	4	3
18 - 19 Uhr	3	4	3	3 ^G	4	3 ^F
19 - 20 Uhr	3	4	3	2	4	4
20 - 21 Uhr	2	4	4	4	4	2
21 - 22 Uhr	2	4	4	2	4	4
22 - 23 Uhr	1	3	6	3 ^F	3	4 ^G
23 - 24 Uhr	2	1	7	2	3 ^D	5 ^E

⁴ Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Erfurt-Bi-schleben.

- A) Bei Nichtnutzung steht die Kapazität vorrangig dem NV zu (siehe Ziffer 3.1).
- B) Bei Nichtnutzung steht die Kapazität vorrangig dem FV zu (siehe Ziffer 3.1).
- C) Es besteht eine Kapazität mehr, wenn die NV- und/oder FV-Kapazität nicht abgerufen wird.
- D) An Samstagen und Sonntagen steht der Verkehrsart 1 Kapazität mehr zur Verfügung.
- E) An Samstagen und Sonntagen steht der Verkehrsart 1 Kapazität weniger zur Verfügung.
- F) Donnerstags bis sonntags steht der Verkehrsart 1 Kapazität mehr zur Verfügung
- G) Donnerstags bis sonntags steht der Verkehrsart 1 Kapazität weniger zur Verfügung

23.06. 21:00 – 09.12.2028 24:00:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 6340 mit dem Abschnitt⁵

- Vieselbach (UVI) – Erfurt-Linderbach (UE L)

6340	O-W-Richtung			W-O-Richtung		
Abschnitte	UVI – UE L			UE L - UVI		
Verkehrsart	FV	NV	GV	FV	NV	GV
Grundtakt	0	3,5	2,5	0	3,5	2,5
0 - 1 Uhr	1 ^A	1	4 ^C	1 ^A	1	4 ^C
1 - 2 Uhr	0 ^{1A}	0	6 ^{5C}	0	0	6
2 - 3 Uhr	0	1 ^B	5 ^C	0	0	6 ^C
3 - 4 Uhr	1 ^A	0	5 ^C	1 ^A	1 ^B	4 ^C
4 - 5 Uhr	0	1	5	0	1	5
5 - 6 Uhr	0	1	5	1	3	2
6 - 7 Uhr	0	6	1	0	4	2
7 - 8 Uhr	0	4	2	0	4	2
8 - 9 Uhr	0	4	2	0	3	4
9 - 10 Uhr	0	3	3	0	4	2
10 - 11 Uhr	0	4	2	0	3	3
11 - 12 Uhr	0	3	3	0	4	2
12 - 13 Uhr	0	4	2	0	3	3
13 - 14 Uhr	0	3	3	0	4	2
14 - 15 Uhr	0	4	2	0	3	3
15 - 16 Uhr	0	3	3	0	4	2
16 - 17 Uhr	0	4	2	0	3	3
17 - 18 Uhr	0	3	3	0	4	2
18 - 19 Uhr	0	4	2	0	3	3
19 - 20 Uhr	0	3	3	0	4	2
20 - 21 Uhr	0	4	2	0	3	3
21 - 22 Uhr	0	4	2	0	3	3
22 - 23 Uhr	1	2	3	0	2	4
23 - 24 Uhr	0	2	4	0	3	3

⁵ Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Erfurt-Linderbach.

A) Bei Nichtnutzung steht die Kapazität vorrangig dem NV zu (siehe Ziffer 3.1).

B) Bei Nichtnutzung steht die Kapazität vorrangig dem FV zu (siehe Ziffer 3.1).

C) Es besteht eine Kapazität mehr, wenn die NV- und/oder FV-Kapazität nicht abgerufen wird.

2.2 Nutzungsbedingung 2: Trassenzuweisung für den SGV auf der Schnellfahrstrecke zwischen Fulda und Würzburg

Im Zeitraum 04.02.2028 (21 Uhr) – 09.12.2028 (24 Uhr) erfolgt auf dem Abschnitt Fulda-Bronnzell – Burgsinn Betriebsbahnhof der Strecke 1733 an den Wochentagen Dienstag bis Samstag eine ausschließliche Trassenzuweisung im Schienengüterverkehr. Trassenanmeldungen anderer Verkehrsarten in diesem Zeitraum und an den genannten Wochentagen werden als unplausibel behandelt.

Im Zeitraum 03.03.2028 (21 Uhr) – 23.06.2028 (21 Uhr) erfolgt an den Wochentagen Dienstag bis Samstag eine ausschließliche Trassenzuweisung im Schienengüterverkehr auch im Abschnitt Burgsinn Betriebsbahnhof Würzburg Hbf. Trassenanmeldungen anderer Verkehrsarten in diesem Zeitraum und an den genannten Wochentagen 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: Entlastung des Abschnitts Kassel-Wilhelmshöhe - Baunatal-Guntershausen

04.02. – 15.09.2028:

Für Trassenanmeldungen 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 8 Zügen je 2 Stunden und Richtung im Abschnitt

- Kassel-Wilhelmshöhe -Baunatal-Guntershausen.

Darüber hinaus sind weitere Zugfahrten möglich:

Nord-Süd-Richtung

6-8 Uhr: 1 Zug/2h

12-14 Uhr: 1 Zug/2h

16-18 Uhr: 1 Zug/2h

Süd-Nord-Richtung

6-8 Uhr: 2 Züge/2h

10-12 Uhr: 1 Zug/2h

14-16 Uhr: 1 Zug/2h

18-20 Uhr: 1 Zug/2h

16.09. – 09.12.2028:

Für Trassenanmeldungen 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 6 Zügen je 2 Stunden und Richtung im Abschnitt

- Kassel-Wilhelmshöhe -Baunatal-Guntershausen.

Darüber hinaus sind weitere Zugfahrten möglich:

Nord-Süd-Richtung

6-8 Uhr: 1 Zug/2h

12-14 Uhr: 1 Zug/2h

16-18 Uhr: 1 Zug/2h

Süd-Nord-Richtung

6-8 Uhr: 2 Züge/2h

10-12 Uhr: 1 Zug/2h

14-16 Uhr: 1 Zug/2h

18-20 Uhr: 1 Zug/2h

Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Kassel-Oberzwehren.

2.6 Nutzungsbedingung 6: Entlastung des Abschnitts Großkrotzenburg – Kahl

Für Trassenanmeldungen des SPNV auf den Relationen

- Frankfurt Hbf – Aschaffenburg Hbf – Würzburg
- Rüsselsheim – Aschaffenburg Hbf – Laufach
- Hanau Hbf – Kahl – Schöllkrippen

gilt insgesamt eine maximal festgelegte Zugzahl von 3 Zügen je 2 Stunden und Richtung im Abschnitt

- Großkrotzenburg – Kahl.

Darüber hinaus sind weitere Zugfahrten möglich:

Nord-Süd-Richtung

6-8 Uhr: 1 Zug/2h

8-10 Uhr: 2 Züge/2h

12-14 Uhr: 2 Züge/2h

14-16 Uhr: 2 Züge/2h

16-18 Uhr: 2 Züge/2h

18-20 Uhr: 2 Züge/2h

Süd-Nord-Richtung

6-8 Uhr: 6 Züge/2h

8-10 Uhr: 1 Zug/2h

12-14 Uhr: 3 Züge/2h

16-18 Uhr: 2 Züge/2h

18-20 Uhr: 1 Zug/2h

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

2.7 Nutzungsbedingung 7: Entlastung des Abschnitts Aschaffenburg - Lohr

04.02. – 13.10.2028:

Für Trassenanmeldungen des SPNV auf den Relationen

- Frankfurt Hbf – Aschaffenburg Hbf – Würzburg
- Rüsselsheim – Aschaffenburg Hbf – Laufach

gilt insgesamt eine maximal festgelegte Zugzahl von 2 Zügen je Stunde und Richtung im Abschnitt

- Aschaffenburg – Lohr.

14.10. – 09.12.2028:

Für Trassenanmeldungen des SPNV auf den Relationen

- Frankfurt Hbf – Aschaffenburg Hbf – Würzburg
- Rüsselsheim – Aschaffenburg Hbf – Laufach

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

- Aschaffenburg – Lohr.

Darüber hinaus sind weitere Zugfahrten möglich:

Ost-West-Richtung

5-8 Uhr: 1 Zug/h

16-17 Uhr: 1 Zug

18-19 Uhr: 1 Zug

West-Ost-Richtung

7-8 Uhr: 1 Zug

15-18 Uhr: 1 Zug/h

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

2.8 Nutzungsbedingung 8: Maximale Haltezeiten in Erfurt Hbf

Für Verkehrshalte in Erfurt Hbf gelten im Zeitraum von 05:00 Uhr bis 22:00 Uhr folgende Regelungen:

- Die Haltezeit von Verkehrshalten für beginnende/endende Züge des SPFV mit Fahrtrichtungswechsel darf maximal 10 Minuten betragen.
- Die Haltezeit von Verkehrshalten für beginnende/endende Züge des SPNV mit Fahrtrichtungswechsel darf maximal 6 Minuten betragen.

Trassenanmeldungen, die diese Vorgaben nicht erfüllen, werden als unplausibel behandelt. Im Rahmen der Konstruktion kann von der maximalen Haltezeit abgewichen werden, sollte dies erforderlich sein.

2.9 Nutzungsbedingung 9: Vorgabe zur Änderung der Zugkonfiguration (Stärken/ Schwächen) in Erfurt Hbf

Im Zeitraum von 05:00 Uhr bis 22:00 Uhr sind ausschließlich an den Gleisen 3/13 (3/3a), 4, 5 und 8/18 (8/8a) Vorgänge des Stärkens und Schwächens zulässig. Hierbei darf nur ein Gleis im Bahnhof befahren oder belegt werden. Die Gleise 3/13 (3/3a) und 8/18 (8/8a) werden hierbei als ein Gleis angesehen.

Die notwendigen Rangierfahrten sind innerhalb der bestellten Haltezeit der Zugfahrt durchzuführen. Sollten mehrere Trassenanmeldungen im vorgenannten Zeitraum vorliegen, die ein Stärken und / oder Schwächen vorsehen, findet für die entsprechende Fahrplanphase das zutreffende Verfahren gemäß Abschnitt 3 Anwendung.

Die Zustimmung zu Vorgängen des operativen Stärkens und Schwächens obliegt dem/der zuständigen Fahrdienstleiter/in.

2.10 Nutzungsbedingung 10: Personalplanung in Erfurt Hbf für beginnende/endende Züge

Für Erfurt Hbf gelten für die Gleise 3/13 (3/3a) und 8/18 (8/8a) im Zeitraum von 05:00 Uhr bis 22:00 Uhr folgende betriebliche Regelungen:

- Für Züge, die in Erfurt Hbf enden und beginnen, muss sichergestellt werden, dass endende Züge 10 Minuten nach der Ankunft und beginnende Züge 10 Minuten vor der Abfahrt mit Personal besetzt sind.
- Bei wendenden Zügen ohne Personalwechsel hat der Führerstandswechsel so zu erfolgen, dass unter Berücksichtigung dieser Zeitvorgaben eine unterbrechungsfreie Erreichbarkeit des Triebfahrzeugpersonals gewährleistet ist und diese ggf. Umsetzen innerhalb der Gleise 3-13 oder 8-18 ermöglicht.

3. Anwendung der Nutzungsbedingungen im Prozessablauf

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

- Trassenzuweisung für den SGV auf der Schnellfahrstrecke zwischen Fulda und Burgsinn (Nutzungsbedingung 2, siehe Abschnitt 2.2)
- Maximale Haltezeiten in Erfurt Hbf (Nutzungsbedingung 8, siehe Abschnitt 2.8)

Alle Trassenanmeldungen, die diese Vorgaben nicht einhalten, werden gemäß Ziffer 4.2.1.1 bzw. 4.2.2.2 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) und 5 bis 7 (siehe Abschnitte 2.5 bis 2.7) 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 der INB kommen auf den TÜLS-Abschnitten 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.

Gleichzeitig fragt die DB InfraGO AG bei den am Entscheidungsverfahren beteiligten ZB 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. Der ZB wird die Abfragen innerhalb der Frist von einem Arbeitstag beantworten. Erfolgt keine oder keine fristgerechte Antwort, gilt dies als Ablehnung der vereinfachten Koordinierung bzw. als Verzicht auf die Teilzuweisung.

Bei Trassen, die von mehreren DL-Mixen und/oder ÜLS/ZÜLS/TÜLS-Kapazitätseinschränkungen betroffen sind, die in räumlicher Nähe zueinanderstehen, und in mindestens einem dieser Abschnitte keine Zuweisung erhalten, wird eine Teilzuweisung umgesetzt, sofern dies vom ZB gewünscht wurde. Räumliche Teilzuweisungen enden dabei an der letzten geeigneten Betriebsstelle vor dem ersten Abschnitt und beginnen an der ersten geeigneten Betriebsstelle hinter dem letzten Abschnitt, wenn der ZB keine weitere Einkürzung gewünscht hat. Zwischen den einzelnen Abschnitten wird keine räumliche Teilzuweisung umgesetzt.

Unter räumlicher Nähe' versteht die DB InfraGO AG, dass eine Teilzuweisung für den Streckenabschnitt zwischen den Abschnitten keine verkehrlich durchführbare Verkehrsleistung ergibt (gleichsam eines 'Inselbetriebs'); als Indiz dient hierbei ein Abstand kleiner gleich 150 km.

Ist zur Umsetzung einer Teilzuweisung die Anmeldung einer Teiltrasse – gegebenenfalls mit einer neuen Zugnummer und/oder ReferenceTrainID (vgl. 402.0202 Abschnitt 1 Abs. 9) – notwendig, teilt die DB InfraGO AG dies dem ZB – bei beabsichtigter räumlicher Teilzuweisung unter Angabe des Abgangs- und / oder Zielbahnhofs – mit. Der ZB wird die Anmeldung dann entsprechend den Vorgaben der DB InfraGO AG innerhalb von zwei Arbeitstagen durchführen. Legt der ZB die Anmeldung nicht entsprechend den Anforderungen innerhalb der zwei Arbeitstage an, gilt dies als Verzicht auf die Abgabe eines Teilangebotes für diesen Trassenteil.

(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 Regellentgelts 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.

Nachrückverfahren

(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 (2) und (3) 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 nach Ziffer 1 nicht zu einem Erfolg werden für die vereinfachte Koordinierung (vgl. Ril 402.0203 Abschnitt 6 (5)) die Ergebnisse zum Ursprungskonflikt zugrunde gelegt.
- c. DB InfraGO AG räumt den Zugtrassen den Vorrang ein, welche konfliktfrei in die freien Kapazitäten der gebenden Verkehrsarten konstruiert werden können und bei weiterhin nicht ausreichender Kapazität das höchste Regelentgelt erzielen (siehe Ziffer 4.2.1.10 der INB). 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, sofern verschiedene ZB betroffen sind. Sofern nur Trassen eines ZB betroffen sind, erfolgt bei identischem Regelentgelt kein Höchstpreisverfahren, sondern die DB InfraGO AG fordert den ZB mit einer Frist von einem Arbeitstag auf, zu bestimmen, welche Trassenanmeldung er priorisiert. Erfolgt keine Priorisierung, werden die Trassenanmeldungen abgelehnt.
- d. Sind lediglich Trassenanmeldungen eines ZB konfliktbehaftet (Eigenkonflikt), findet das Verfahren nach Ziffer 4.2.1.7.3 (1) der INB Anwendung.

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 bei Trassen der zweiten Netzfahrplanerstellungphase nicht zu einem Erfolg, hält die DB InfraGO AG Rücksprache mit den betroffenen ZB (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril. 402.0203 Abschnitt 6 (5)). Die Abfrage zur Teilzuweisung und deren Umsetzung entspricht dem Vorgehen nach Abschnitt 3.1 Absatz 3.

(4) Soweit bereits vertraglich gebundene Zugtrassen aus der ersten Netzfahrplanerstellungphase geändert werden müssten, führt die DB InfraGO AG mit den Konfliktpartnern ein vereinfachtes Koordinierungsverfahren durch, sofern eine andere Lösung als ein Trassenverzicht oder eine Einkürzung möglich ist. In diesem Fall wird der ZB, der vertraglich gebundenen Zugtrasse angefragt, ob er sich koordinieren lassen möchte. Zugleich wird ihm der Lösungsvorschlag übermittelt.

Erfolgt die Antwort durch den betroffenen ZB nicht innerhalb von einem Arbeitstag, gilt die vereinfachte Koordinierung als abgelehnt.

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

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

Sind nach Vergabe der in Nutzungsbedingung 1 (Abschnitt 2.1), Nutzungsbedingung 5 (Abschnitt 2.5), Nutzungsbedingung 6 (Abschnitt 2.6) und Nutzungsbedingung 7 (Abschnitt 2.7) 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), Nutzungsbedingung 5 (Abschnitt 2.5), Nutzungsbedingung 6 (Abschnitt 2.6) und Nutzungsbedingung 7 (Abschnitt 2.7) überschritten sind, erfolgt eine Trassenablehnung.

Die Nutzungsbedingungen 9 und 10 finden bei der Trassenvergabe im Gelegenheitsverkehr ebenfalls Anwendung.