

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 zu Bahnsteigwenden im Bahnhof München-Feldmoching	8
2.3 Nutzungsbedingung 3: Nachrang von Leer- und Triebfahrzeugfahrten	8
2.4 Nutzungsbedingung 4: Erweiterte Konstruktionsspielräume	8
2.5 Nutzungsbedingung 5: Entlastung des Abschnitts Garching – Freilassing	8
2.6 Nutzungsbedingung 6: Vorgabe zu Triebfahrzeugwechseln und Zugbehandlungen in Rosenheim	8
2.7 Nutzungsbedingung 7: Laufweg in Abhängigkeit von Quelle / Ziel	8
2.8 Nutzungsbedingung 8: Maximale Zuglängen	8
2.9 Nutzungsbedingung 9: Vorrangregel im Schienengüterverkehr (SGV) auf der Strecke Landshut – Plattling	9
2.10 Nutzungsbedingung 10: Vorrangregel im Schienengüterverkehr (SGV) auf der Strecke Holzkirchen – Rosenheim	9
3. Anwendung der Nutzungsbedingungen im Prozessablauf	10
3.1 Erste Netzfahrplanerstellungphase	10
3.2 Zweite Netzfahrplanerstellungphase	12
3.3. Nutzung von Restkapazitäten im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs oder für baubedingte Umleiter	13

1. Definition temporär überlasteter Schienenwege TÜLS

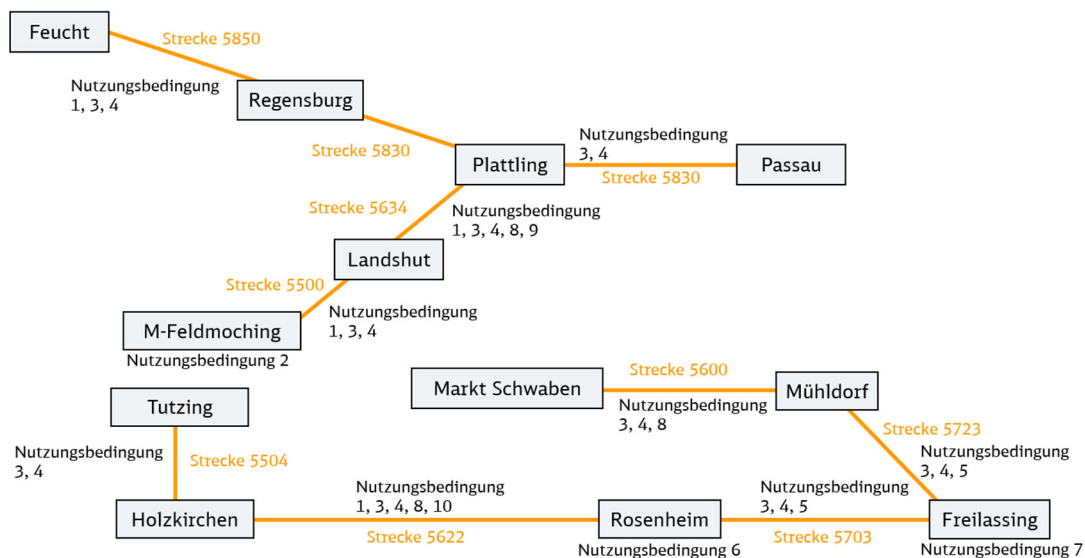
Aufgrund der sich abzeichnenden Überlastung der Umleitungsstrecken während der Totalsperrung (TSP) der Strecke ~~Köln – Mainz~~ **München – Rosenheim** hat die DB InfraGO AG temporäre überlastete Schienenwege auf verschiedenen Abschnitten der Umleitungsstrecken erklärt.

Folgende Abschnitte sind als temporär überlastet erklärt worden:

- [Strecke 5850 Feucht – Regensburg Hbf](#)
- [Strecke 5500 Regensburg Hbf – Obertraubling](#)
- [Strecke 5830 Obertraubling – Passau](#)
- [Strecke 5500 München-Feldmoching – Landshut](#)
- [Strecke 5634 Landshut – Plattling](#)
- [Strecke 5600 Markt Schwaben – Mühldorf](#)
- [Strecke 5723 Mühldorf – Freilassing](#)
- [Strecke 5622 Holzkirchen – Rosenheim](#)
- [Strecke 5504 Tutzing – Mittenwald Gr](#)

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 zu Bahnsteigwenden im Bahnhof München-Feldmoching

Nutzungsbedingung 3: Nachrang von Leer- und Triebfahrzeugfahrten

Nutzungsbedingung 4: Erweiterte Konstruktionsspielräume

Nutzungsbedingung 5: Entlastung des Abschnitts Garching – Freilassing

Nutzungsbedingung 6: Vorgabe zu Triebfahrzeugwechseln und Zugbehandlungen in Rosenheim

Nutzungsbedingung 7: Laufweg in Abhängigkeit von Quelle / Ziel

Nutzungsbedingung 8: Maximale Zuglängen

Nutzungsbedingung 9: Vorrangregel im Schienengüterverkehr (SGV) auf der Strecke Landshut – Plattling

[Nutzungsbedingung 10: Vorrangregel im Schienengüterverkehr \(SGV\) auf der Strecke Holzkirchen – Rosenheim](#)

2.1 Nutzungsbedingung 1: Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart

Während der Korridorsanierung München – Rosenheim 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 Korridorsanierung München – Rosenheim (25.02. - 21.04.2028)

Seite 4 von 13

~~25.02. 21:00 – 21.04.2028 21:00:~~

~~Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der Strecke 5850 mit dem Abschnitt¹~~

~~-Neumarkt (Oberpf) (NNT) – Feucht (NFT)~~

5850	N-S-Richtung			S-N-Richtung		
Abschnitte	NFT - NNT			NNT - NFT		
Verkehrsart	FV	NV	GV	FV	NV	GV
Grundtakt	0,5	2	4	0,5	2	4
0 - 1 Uhr	0	1	6	1	1	5
1 - 2 Uhr	0	1	6	0	0	7
2 - 3 Uhr	0	0	7	0	0	7
3 - 4 Uhr	0	0	7	0	0	7
4 - 5 Uhr	1	0	6	0	1	6
5 - 6 Uhr	0	2	5	0	2	5
6 - 7 Uhr	1	3	3	0	3	4
7 - 8 Uhr	0	3	4	1	3	3
8 - 9 Uhr	1	2	4	0	3	4
9 - 10 Uhr	0	2	5	1	2	4
10 - 11 Uhr	1	2	4	0	2	5
11 - 12 Uhr	0	2	5	1	2	4
12 - 13 Uhr	1	2	4	1	2	4
13 - 14 Uhr	1	2	4	1	2	4
14 - 15 Uhr	1	2	4	0	2	5
15 - 16 Uhr	0	2	5	1	2	4
16 - 17 Uhr	1	3	3	1	3	3
17 - 18 Uhr	1	3	3	1	3	3
18 - 19 Uhr	1	3	3	0	3	4
19 - 20 Uhr	0	2	5	1	3	3
20 - 21 Uhr	1	2	4	0	2	5
21 - 22 Uhr	0	2	5	1	2	4
22 - 23 Uhr	1	2	4	0	2	5
23 - 24 Uhr	0	2	5	1	1	5

¹~~-Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Postbauer Heng.~~

25.02. 21:00 – 21.04.2028 21:00:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 5500 mit dem Abschnitt²

- Freising (MFR) – Langenbach (MLB)

5500	N-S-Richtung			S-N-Richtung		
Abschnitte	MLB - MFR			MFR - MLB		
Verkehrsart	FV	NV	GV	FV	NV	GV
Grundtakt	0,75	3	2,25	0,75	3	2,25
0 - 1 Uhr	0	2	4	0	2	4
1 - 2 Uhr	0	0	6	1	1	4
2 - 3 Uhr	1	0	5	0	0	6
3 - 4 Uhr	0	1	5	0	0	6
4 - 5 Uhr	0	2	4	0	1	5
5 - 6 Uhr	0	3	3	0	3	3
6 - 7 Uhr	0	4	2	0	4	2
7 - 8 Uhr	0	5	1	2	3	1
8 - 9 Uhr	0	5	1	0	3	3
9 - 10 Uhr	0	3	4	2	2	2
10 - 11 Uhr	2	3	1	0	4	2
11 - 12 Uhr	0	2	4	2	2	2
12 - 13 Uhr	2	3	1	0	3	3
13 - 14 Uhr	0	2	4	1	2	3
14 - 15 Uhr	1	3	2	0	3	3
15 - 16 Uhr	0	2	4	2	3	1
16 - 17 Uhr	1	4	1	0	5	1
17 - 18 Uhr	0	3	3	2	3	1
18 - 19 Uhr	1	3	2	0	4	2
19 - 20 Uhr	0	2	4	0	3	3
20 - 21 Uhr	2	3	1	0	4	2
21 - 22 Uhr	0	2	4	0	2	4
22 - 23 Uhr	2	3	1	0	3	3
23 - 24 Uhr	0	2	4	0	3	3

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

25.02. 21:00 – 21.04.2028 21:00:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 5634 mit dem Abschnitt³

- Landhut (MLA) - Dingolfing (MDIF)

5634	beide Ri.		
Abschnitte	MLA - MDIF		
Verkehrsart	FV	NV	GV
Grundtakt	1,5	1	2
0 - 1 Uhr	0	0	4
1 - 2 Uhr	0	0	2
2 - 3 Uhr	2	0	2
3 - 4 Uhr	0	0	5
4 - 5 Uhr	0	0	4
5 - 6 Uhr	0	1	4
6 - 7 Uhr	0	2	2
7 - 8 Uhr	0	2	3
8 - 9 Uhr	2	0	2
9 - 10 Uhr	2	2	1
10 - 11 Uhr	2	0	2
11 - 12 Uhr	2	2	1
12 - 13 Uhr	2	0	2
13 - 14 Uhr	1	2	2
14 - 15 Uhr	1	0	3
15 - 16 Uhr	1	2	2
16 - 17 Uhr	2	0	2
17 - 18 Uhr	1	2	2
18 - 19 Uhr	2	0	2
19 - 20 Uhr	2	2	1
20 - 21 Uhr	0	0	4
21 - 22 Uhr	2	2	1
22 - 23 Uhr	0	0	4
23 - 24 Uhr	0	2	3

³ Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Wörth (Isar).

25.02. 21:00 – 21.04.2028 21:00:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 5622 mit dem Abschnitt⁴

- Holzkirchen (MHO) – Rosenheim (MRO)

5622	beide Ri.		
Abschnitte	MHO - MRO		
Verkehrsart	FV	NV	GV
Grundtakt	0	2	2
0 - 1 Uhr	0	0	3
1 - 2 Uhr	0	0	3
2 - 3 Uhr	0	0	3
3 - 4 Uhr	0	0	3
4 - 5 Uhr	0	0	3
5 - 6 Uhr	0	2	2
6 - 7 Uhr	0	2	2
7 - 8 Uhr	0	2	2
8 - 9 Uhr	0	2	2
9 - 10 Uhr	0	2	2
10 - 11 Uhr	0	2	2
11 - 12 Uhr	0	2	2
12 - 13 Uhr	0	2	2
13 - 14 Uhr	0	2	2
14 - 15 Uhr	0	2	2
15 - 16 Uhr	0	2	2
16 - 17 Uhr	0	2	2
17 - 18 Uhr	0	2	2
18 - 19 Uhr	0	2	2
19 - 20 Uhr	0	2	2
20 - 21 Uhr	0	2	2
21 - 22 Uhr	0	2	2
22 - 23 Uhr	0	0	3
23 - 24 Uhr	0	0	3

⁴ Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Bruckmühl.

2.2 Nutzungsbedingung 2: Vorgabe zu Bahnsteigwenden im Bahnhof München-Feldmoching

Im Bahnhof München-Feldmoching sind Bahnsteigwenden nicht zulässig. Trassenanmeldungen, die diese Vorgabe nicht erfüllen, werden als unplausibel behandelt.

Ausnahmen von der Regelung bestehen für Zeiträume von Sperrungen im Abschnitt München-Feldmoching – München-Laim.

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 Garching – Freilassing

Für Trassenanmeldungen des SPV auf den Relationen

- München – Mühldorf – Salzburg
- Mühldorf – Salzburg

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

- Garching – Freilassing.

2.6 Nutzungsbedingung 6: Vorgabe zu Triebfahrzeugwechseln und Zugbehandlungen in Rosenheim

Im Bahnhof Rosenheim sind keine Triebfahrzeugwechsel zulässig. Trassenanmeldungen, die diese Vorgabe nicht erfüllen, werden als unplausibel behandelt.

Auch Zugbehandlungen (z.B. wagentechnische Behandlung, Grenzeingangsbehandlung) sind in Rosenheim nicht zulässig. Davon ausgenommen sind in Rosenheim endende Züge.

2.7 Nutzungsbedingung 7: Laufweg in Abhängigkeit von Quelle / Ziel

Trassenanmeldungen mit Quelle / Ziel in Freilassing und im Raum Salzburg werden über folgenden Laufweg trassiert:

- Freilassing – Mühldorf – Markt Schwaben (- München).

2.8 Nutzungsbedingung 8: Maximale Zuglängen

Die maximalen Zuglängen sind für folgende Streckenabschnitt einzuhalten:

- Dingolfing – Plattling (Strecke 5634): 620 m
- Markt Schwaben – Freilassing (Strecken 5600, 5723): 610 m

- Holzkirchen – Rosenheim (Strecke 5622): 600 m.

Trassenanmeldungen, die diese Vorgabe nicht erfüllen, werden als unplausibel behandelt.

2.9 Nutzungsbedingung 9: Vorrangregel im Schienengüterverkehr (SGV) auf der Strecke Landshut – Plattling

Auf der Strecke Landshut – Plattling werden Verkehre im Schienengüterverkehr (SGV), mit Quelle / Ziel an einer Betriebsstelle entlang dieser Strecke im Konfliktfall vorrangig gegenüber Verkehren anderer Relationen behandelt.

2.10 Nutzungsbedingung 10: Vorrangregel im Schienengüterverkehr (SGV) auf der Strecke Holzkirchen – Rosenheim

Auf der Strecke Holzkirchen – Rosenheim wird im Konfliktfall folgende Rangfolge für die Zuweisung von SGV-Trassen angewendet:

Verkehre im Schienengüterverkehr (SGV) mit regionaler Anschlussbedienung an den Strecken 5622 (Holzkirchen – Rosenheim), 5702 (Rosenheim – Kufstein), 5703 (Rosenheim – Freilassing) und 5704 (Rosenheim – Kufstein)

Vorrangig vor

Verkehren im Schienengüterverkehr (SGV) mit Quelle / Ziel im Stadtgebiet München und Quelle / Ziel in einem Bahnhof zwischen Verona (inkl.) und Wörgl (inkl.), sofern im Quell- und Zielbahnhof eine Zugbehandlung, bei der mind. ein Wagen abgesetzt oder aufgenommen wird, stattfindet. Dieser Vorrang kann nur gewährt werden, wenn der entsprechende Start- bzw. Zielbahnhof auch bei den Infrastrukturbetreibern ÖBB Infra und RFI identisch angemeldet wird.

Vorrangig vor

SGV-Verkehren anderer Relationen

Für den Vorrang in Verbindung mit dem Stadtgebiet München muss bei der Trassenanmeldung als Start- oder Zielbahnhof eine der folgenden Betriebsstellen angegeben sein:

München-Milbertshofen, München Nord, München Ost Rbf, München-Riem Ubf.

3. Anwendung der Nutzungsbedingungen im Prozessablauf

(1) Alle Trassenanmeldungen zur ersten und zweiten Netzfahrplanerstellungsphase und zum Gelegenheitsverkehr werden hinsichtlich ihrer Plausibilität geprüft.

- Vorgabe zu Bahnsteigwenden im Bahnhof München-Feldmoching (Nutzungsbedingung 2, siehe Abschnitt 2.2)
- Vorgabe zu Triebfahrzeugwechseln und Zugbehandlungen in Rosenheim (Nutzungsbedingung 6, siehe Abschnitt 2.6)
- Maximale Zuglängen (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.

(2) Die Trassenzuweisung erfolgt zur ersten und zweiten Netzfahrplanerstellungsphase und zum Gelegenheitsverkehr unter Beachtung und Anwendung der Vorgabe zum Laufweg in Abhängigkeit der Start-Ziel-Relation (Nutzungsbedingung 7, siehe Abschnitt 2.7).

3.1 Erste Netzfahrplanerstellungsphase

(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 (siehe Abschnitt 2.5) 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.

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. Vorrangregel im Schienengüterverkehr (SGV) auf der Strecke Landshut – Plattling (Nutzungsbedingung 9, siehe Abschnitt 2.9)
4. Vorrangregel im Schienengüterverkehr (SGV) auf der Strecke Holzkirchen – Rosenheim (Nutzungsbedingung 10, siehe Abschnitt 2.10)
5. Höhe des Regelentgelts 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 Koordination 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) und Nutzungsbedingung 5 (Abschnitt 2.5) 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) und Nutzungsbedingung 5 (Abschnitt 2.5) überschritten sind, erfolgt eine Trassenablehnung.