

Inhalt

1. Definition zukünftig überlasteter Schienenwege (ZÜLS)	2
2. Nutzungsvorgaben	3
2.1 Nutzungsbedingung 1: Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart	4
2.2 Nutzungsbedingung 2: Nutzlängenvorgabe Gleis 6 und Vorrang für Züge des SPNV ggü. SPFV im Konfliktfall in Frankfurt (Main) Hbf	8
2.3 Nutzungsbedingung 3: Untersagung der Änderung der Zugbildung bei Wende in Frankfurt (Main) Hbf	8
2.4 Nutzungsbedingung 4: Untersagung Fahrzeugtausch bei umlaufverknüpften endenden und beginnenden Zugfahrten in Frankfurt (Main) Hbf	8
2.5 Nutzungsbedingung 5: Reduzierung der Zeitbedarfe am Bahnsteig durch zusätzliches Personal in Frankfurt (Main) Hbf bei Wendungen	8
2.6 Nutzungsbedingung 6: Verpflichtung zur Bereitstellung von Wendelisten	9
2.7 Nutzungsbedingung 7: Vorgabe zur maximalen Haltezeit im Bahnhof Frankfurt (Main) Süd im Konfliktfall	9
2.8 Nutzungsbedingung 8: Untersagung Lokumfahrung in Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof, Frankfurt am Main Flughafen Regionalbahnhof, Frankfurt am Main Stadion, Frankfurt-Niederrad und Frankfurt (Main) Süd	9
2.9 Nutzungsbedingung 9: Verzicht auf Durchgangsverkehr im Großraum Frankfurt (Main)	9
2.10 Nutzungsbedingung 10: Nachrang von Leer- und Triebfahrzeugfahrten	10
2.11 Nutzungsbedingung 11: Mindestfahrzeughöchstgeschwindigkeit von Zügen mit Verkehrshalt und Fahrgastwechsel innerhalb des ZÜLS-Knoten Frankfurt am Main	11
2.12 Nutzungsbedingung 12: Mindestfahrgasttüranzahl von Zügen mit Verkehrshalt und Fahrgastwechsel in Frankfurt (Main) Süd	11
2.13 Nutzungsbedingung 13: Mindestmehrfachtraktionsfähigkeit von Zügen mit Verkehrshalt und Fahrgastwechsel in Frankfurt (Main) Hbf	11
2.14 Nutzungsbedingung 14: Regelungen zu Lokpersonalwechsel und Lokführererholungshalten in Fulda	11
3. Anwendung der Nutzungsbedingungen im Prozessablauf	13
3.1 Erste Netzfahrplanerstellungsphase	13
3.2 Zweite Netzfahrplanerstellungsphase	16
3.3 Nutzung von Restkapazitäten im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs oder für baubedingte Umleiter	16

1. Definition zukünftig überlasteter Schienenwege (ZÜLS)

Folgende Abschnitte sind als zukünftig überlastet erklärt worden:

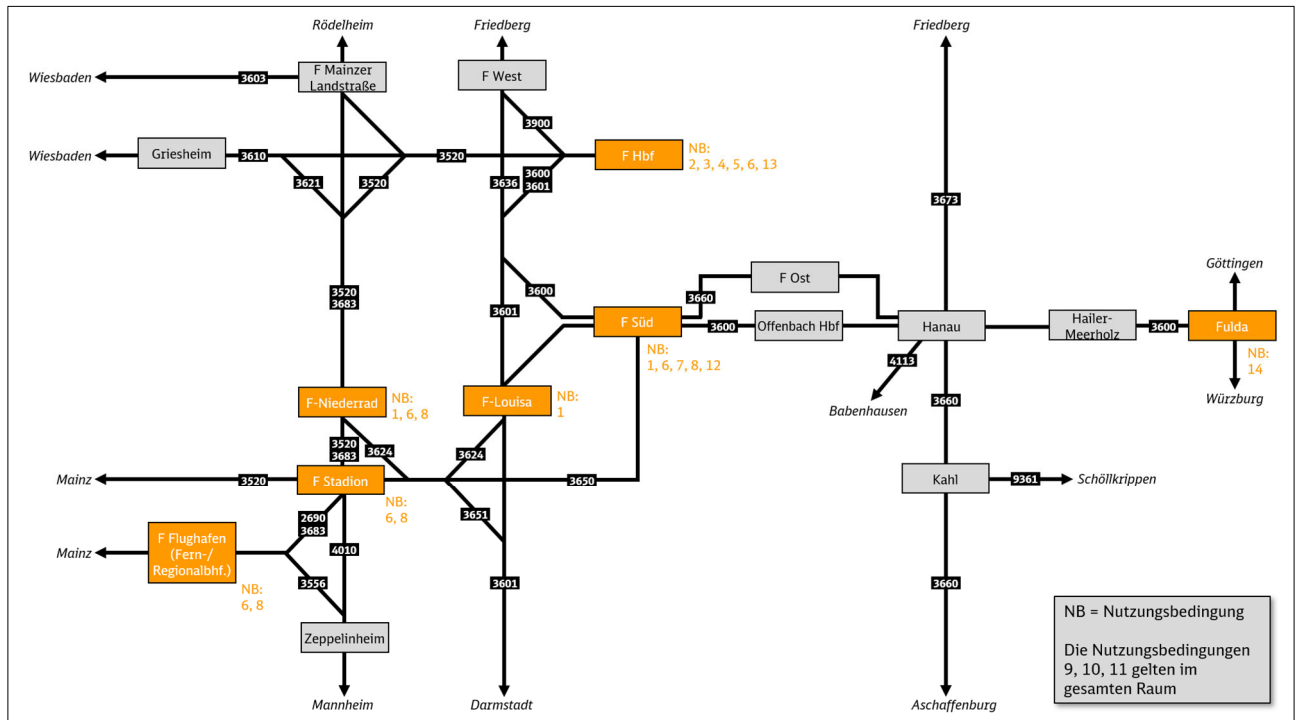
- Frankfurt (Main) Hbf – Frankfurt am Main Stadion (Strecke 3520)
- Frankfurt (Main) Hbf – Hailer-Meerholz (Strecke 3600)
- Frankfurt (Main) Hbf – Frankfurt-Louisa (Strecke 3601)
- Frankfurt (Main) Hbf – Frankfurt Mainzer Landstraße (Strecke 3603)
- Frankfurt-Louisa – Frankfurt (Main) Süd Abstellbahnhof (Strecke 3604)
- Frankfurt (Main) Süd Abstellbahnhof – Frankfurt (Main) Süd (Strecke 3606)
- Frankfurt (Main) Hoch/Tief – Frankfurt-Griesheim (Strecke 3610)
- Frankfurt (Main) Hoch/Tief – Frankfurt Mainzer Landstraße (Strecke 3613)
- Frankfurt (Main) Hoch/Tief – Frankfurt (Main) Außenbahnhof (Strecke 3618)
- Frankfurt (Main) Hbf – Frankfurt Mainzer Landstraße (Strecke 3619)
- Frankfurt-Niederrad Brücke – Gutleuthof (Strecke 3620)
- Frankfurt-Niederrad Brücke – Frankfurt-Griesheim (Strecke 3621)
- Frankfurt-Niederrad Brücke – Frankfurt (Main) Außenbahnhof (Strecke 3622)
- Frankfurt-Niederrad Brücke – Frankfurt Mainzer Landstraße (Strecke 3623)
- Frankfurt-Louisa – Frankfurt-Niederrad (Strecke 3624)
- Frankfurt am Main Stadion Süd – Frankfurt am Main Stadion (Strecke 3628)
- Frankfurt (Main) Galluswarte – Frankfurt-Griesheim (Strecke 3631)
- Frankfurt Main-Neckar-Brücke – Frankfurt (Main) Galluswarte (Strecke 3636)
- Frankfurt (Main) Süd – Frankfurt am Main Stadion (Strecke 3650)
- Frankfurt am Main Stadion Süd – Frankfurt am Main Stadion (Strecke 3658)
- Frankfurt (Main) Süd – Kahl (Main) (Strecke 3660)
- Hanau Mainbrücke – Hanau Südseite (Strecke 3670)
- Hanau West – Hanau Nordseite (Strecke 3671)
- Großkrotzenburg – Hanau Rauschwald (Strecke 3672)
- Hanau Rauschwald – Wolfgang (Kr Hanau) (Strecke 3673)
- Hanau West – Hanau Nordseite (Strecke 3674)
- Wolfgang (Kr Hanau) – Hailer-Meerholz (Strecke 3677)
- Frankfurt am Main Kleyerstraße – Frankfurt am Main Stadion (Strecke 3683)
- Frankfurt (Main) Hbf – Frankfurt (Main) West (Strecke 3900)
- Frankfurt am Main Stadion – Zeppelinhof (Strecke 4010)

Nutzungsvorgaben für die als zukünftig überlastet erklärten Schienenwege im Knoten Frankfurt am Main und seine Zulaufstrecken

Seite 3 von 17

2. Nutzungsvorgaben

Die für die ZÜLS-Abschnitte formulierten Nutzungsbedingungen lassen sich wie folgt verorten.



- Nutzungsbedingung 1: Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart
- Nutzungsbedingung 2: Nutzlängenvorgabe Gleis 6 und Vorrang für Züge des SPNV ggü. SPfV im Konfliktfall in Frankfurt (Main) Hbf
- Nutzungsbedingung 3: Untersagung der Änderung der Zugbildung bei Wende in Frankfurt (Main) Hbf
- Nutzungsbedingung 4: Untersagung Fahrzeugtausch bei umlaufverknüpften endenden und beginnenden Zugfahrten in Frankfurt (Main) Hbf
- Nutzungsbedingung 5: Reduzierung der Zeitbedarfe am Bahnsteig durch zusätzliches Personal in Frankfurt (Main) Hbf bei Wendungen
- Nutzungsbedingung 6: Verpflichtung zur Bereitstellung von Wendelisten
- Nutzungsbedingung 7: Vorgabe zur maximalen Haltezeit im Bahnhof Frankfurt (Main) Süd im Konfliktfall
- Nutzungsbedingung 8: Untersagung Lokumfahrung in Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof, Frankfurt am Main Flughafen Regionalbahnhof, Frankfurt am Main Stadion, Frankfurt-Niedertrrad und Frankfurt (Main) Süd
- Nutzungsbedingung 9: Verzicht auf Durchgangsverkehr im Großraum Frankfurt (Main)
- Nutzungsbedingung 10: Nachrang von Leer- und Triebfahrzeugfahrten
- Nutzungsbedingung 11: Mindestfahrzeughöchstgeschwindigkeit von Zügen mit Verkehrshalt und Fahrgastwechsel innerhalb des ZÜLS-Knoten Frankfurt am Main
- Nutzungsbedingung 12: Mindestfahrgasttüranzahl von Zügen mit Verkehrshalt und Fahrgastwechsel in Frankfurt (Main) Süd
- Nutzungsbedingung 13: Mindestmehrfachtraktionsfähigkeit von Zügen mit Verkehrshalt und Fahrgastwechsel in Frankfurt (Main) Hbf
- Nutzungsbedingung 14: Regelungen zu Lokpersonalwechsel und Lokführererholungshalten in Fulda

2.1 Nutzungsbedingung 1: Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart

An hochbelasteten Zulaufstrecken auf den Knoten Frankfurt am Main steht auf einzelnen Streckenabschnitten der für zukünftig überlastet erklärten Schienenwege jeder Verkehrsart eine maximal definierte Anzahl an Kapazitäten montags bis freitags zur Verfügung.

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf den

Strecken 3600 und 3660 mit dem Abschnitt¹

- Frankfurt (Main) Süd (FFS) – Offenbach (Main) Hbf (FO) / Frankfurt (Main) Ost (FFO)

3600/3660	W-O-Richtung				O-W-Richtung			
	FFS - FO / FFO				FO / FFO - FFS			
	FV	NV	GV	GelV	FV	NV	GV	GelV
Grundtakt	5,5	6	1,6	0,9	5,5	6	1,3	0,7
6 - 7 Uhr	6	6	2	0	6	610	2	0
7 - 8 Uhr	5	6	3	0	5	610	2	0
8 - 9 Uhr	6	6	1	1	6	68	2	0
9 - 10 Uhr	5	6	2	1	5	6	2	0
10 - 11 Uhr	6	6	1	1	6	6	1	1
11 - 12 Uhr	5	6	2	1	5	6	1	1
12 - 13 Uhr	6	6	1	1	6	6	1	1
13 - 14 Uhr	5	6	2	1	5	6	1	1
14 - 15 Uhr	6	6	1	1	6	6	1	1
15 - 16 Uhr	5	68	2	1	5	6	1	1
16 - 17 Uhr	6	68	1	1	6	6	1	1
17 - 18 Uhr	5	69	2	1	5	6	1	1
18 - 19 Uhr	6	68	1	1	6	6	1	1
19 - 20 Uhr	5	6	2	1	5	6	2	0
20 - 21 Uhr	6	6	1	1	6	6	1	1
21 - 22 Uhr	5	6	2	1	5	6	1	1

¹ Die Anzahl der Kapazitäten richtet sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt in der Betriebsstelle Frankfurt (Main) Süd.

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf den

Strecken 3520 und 3624 in der Betriebsstelle²

- Frankfurt-Niederrad (FNI)

3520+3624	N-S-Richtung				S-N-Richtung			
Betriebsstelle	FNI				FNI			
Verkehrsart	FV	NV	GV	GeV	FV	NV	GV	GeV
Grundtakt	5	3,5	0,31	0,19	3	3,5	0,31	0,19
6 - 7 Uhr	5	4	0	0	3	3	1	0
7 - 8 Uhr	5	3	1	0	3	4	0	0
8 - 9 Uhr	56	4	0	0	3	3	1	0
9 - 10 Uhr	56	3	1	0	3	4	0	0
10 - 11 Uhr	5	4	0	0	3	3	1	0
11 - 12 Uhr	5	3	1	0	3	4	0	0
12 - 13 Uhr	5	4	0	0	3	3	1	0
13 - 14 Uhr	5	3	1	0	3	4	0	0
14 - 15 Uhr	5	4	0	0	3	3	0	0
15 - 16 Uhr	5	3	0	0	3	4	0	0
16 - 17 Uhr	5	4	0	1	3	3	0	1
17 - 18 Uhr	5	3	0	1	3	4	0	1
18 - 19 Uhr	5	4	0	0	3	3	0	0
19 - 20 Uhr	5	3	0	0	3	4	0	0
20 - 21 Uhr	5	4	1	0	34	3	1	0
21 - 22 Uhr	5	3	0	1	3	4	0	1

² Die Anzahl der Kapazitäten richtet sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt in der Betriebsstelle Frankfurt-Niederrad.

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 3683 in der Betriebsstelle³

- Frankfurt-Niederrad (FNI)

3683	N-S-Richtung				S-N-Richtung			
Betriebsstelle	FNI				FNI			
Verkehrsart	FV	NV	GV	GelV	FV	NV	GV	GelV
Grundtakt	0	5	0	0	0	5	0	0
6 - 7 Uhr	0	57	0	0	0	58	0	0
7 - 8 Uhr	0	57	0	0	0	59	0	0
8 - 9 Uhr	0	56	0	0	0	510	0	0
9 - 10 Uhr	0	57	0	0	0	5	0	0
10 - 11 Uhr	0	5	0	0	0	56	0	0
11 - 12 Uhr	0	5	0	0	0	5	0	0
12 - 13 Uhr	0	5	0	0	0	5	0	0
13 - 14 Uhr	0	5	0	0	0	5	0	0
14 - 15 Uhr	0	5	0	0	0	5	0	0
15 - 16 Uhr	0	59	0	0	0	56	0	0
16 - 17 Uhr	0	58	0	0	0	58	0	0
17 - 18 Uhr	0	59	0	0	0	56	0	0
18 - 19 Uhr	0	57	0	0	0	58	0	0
19 - 20 Uhr	0	5	0	0	0	5	0	0
20 - 21 Uhr	0	5	0	0	0	5	0	0
21 - 22 Uhr	0	5	0	0	0	5	0	0

³ Die Anzahl der Kapazitäten richtet sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt in der Betriebsstelle Frankfurt-Niederrad.

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 3601 mit dem Abschnitt⁴

- Frankfurt Main-Neckar-Brücke (FMST) - Frankfurt-Louisa (FLS)

3601	N-S-Richtung				S-N-Richtung			
Abschnitte	FMST - FLS				FLS - FMST			
Verkehrsart	FV	NV	GV	GelV	FV	NV	GV	GelV
Grundtakt	2	4	0,31	0,19	4	4	0,31	0,19
6 - 7 Uhr	2	4	0	0	4	4	0	0
7 - 8 Uhr	23	4	1	0	4	46	1	0
8 - 9 Uhr	23	4	0	0	4	46	0	0
9 - 10 Uhr	2	4	1	0	4	4	1	0
10 - 11 Uhr	2	4	0	0	4	4	0	0
11 - 12 Uhr	2	4	1	0	4	4	1	0
12 - 13 Uhr	2	4	0	0	4	4	0	0
13 - 14 Uhr	2	4	1	0	4	4	1	0
14 - 15 Uhr	2	4	0	0	4	4	0	0
15 - 16 Uhr	2	4	1	0	4	4	1	0
16 - 17 Uhr	2	4	0	0	4	4	0	0
17 - 18 Uhr	2	4	0	0	4	4	0	0
18 - 19 Uhr	2	4	0	0	4	4	0	0
19 - 20 Uhr	2	4	0	1	4	4	0	1
20 - 21 Uhr	2	4	0	1	45	4	0	1
21 - 22 Uhr	2	4	0	1	4	4	0	1

⁴ Die Anzahl der Kapazitäten richtet sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt in der Betriebsstelle Frankfurt-Louisa.

2.2 Nutzungsbedingung 2: Nutzlängenvorgabe Gleis 6 und Vorrang für Züge des SPNV ggü. SPFV im Konfliktfall in Frankfurt (Main) Hbf

In Frankfurt (Main) Hbf sind gemäß Infrastrukturregister in Gleis 6 maximale Zuglängen von 359 m planerisch zulässig.

Um ein SPNV-Grundangebot sicherzustellen, sind in Frankfurt (Main) Hbf Trassenanmeldungen für Zugfahrten des SPFV, die bei der Ein- und/oder Ausfahrt die Strecken 3600 und/oder 3601 nutzen sowie eine Zuglänge von größer als 359 m aufweisen, gegenüber den Trassenanmeldungen des SPNV im Konfliktfall nachrangig.

Wenn der Zugangsberechtigte bei der Lösung eines Konfliktes auf diesem Abschnitt des ZÜLS im Koordinierungsverfahren einer Einkürzung der Zuglänge auf höchstens 359 m zustimmt, behält die Zustimmung zur Einkürzung der Zuglänge Gültigkeit für die weitere Konstruktion und das Zuweisungsverfahren, auch wenn der Konflikt allein durch die Einkürzung der Zuglänge nicht lösbar ist. Dies stellt keine Änderung der Trassenanmeldung gemäß Ziffern 4.2.1.2 und 4.2.2.3 der INB dar. Die Trasse ist im Zuweisungsverfahren nicht mehr von dieser Nachrangregel betroffen.

2.3 Nutzungsbedingung 3: Untersagung der Änderung der Zugbildung bei Wende in Frankfurt (Main) Hbf

Von Montag bis Freitag an Werktagen in der Zeit zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr sind geplante Änderungen der Zugbildung (Stärken und Schwächen) in Frankfurt (Main) Hbf während der Wende oder bei Unterwegshalten bei Zügen des Schienenpersonenverkehrs nicht zulässig.

[Eine Änderung der Zugbildung \(Stärken und Schwächen\) ist in den Abstellanlagen weiterhin zulässig.](#)

Diese Nutzungsvorgabe gilt für Fahrten nach Frankfurt (Main) Hbf von den Strecken 3600 oder 3601 kommend bzw. für Fahrten von Frankfurt (Main) Hbf auf die Strecken 3600 oder 3601 führend.

Alternativ ist eine Änderung der Zugbildung außerhalb des oben genannten Zeitraums in Frankfurt (Main) Hbf möglich bzw. kann diese an anderen geeigneten Betriebsstellen entlang des Linienlaufwegs geändert werden.

2.4 Nutzungsbedingung 4: Untersagung Fahrzeugtausch bei umlaufverknüpften endenden und beginnenden Zugfahrten in Frankfurt (Main) Hbf

Bei in Frankfurt (Main) Hbf endenden Zügen, welche auf eine ebendort beginnende Folgeleistung gemäß Wendeliste umlaufverknüpft sind, ist bei einer Zeitspanne von höchstens 30 Minuten zwischen endender und beginnender Zugleistung kein Fahrzeugtausch zulässig. Die Regelung gilt von Montag bis Freitag an Werktagen zwischen 06:00 Uhr und 10:00 Uhr sowie 15:00 Uhr und 20:30 Uhr. Diese Regelung gilt auch, wenn nur eine der beiden umlaufverknüpften Fahrten innerhalb des Geltungszeitraums liegt.

Alternativ ist ein Fahrzeugtausch außerhalb des oben genannten Zeitraums in Frankfurt (Main) Hbf möglich.

2.5 Nutzungsbedingung 5: Reduzierung der Zeitbedarfe am Bahnsteig durch zusätzliches Personal in Frankfurt (Main) Hbf bei Wenden

Zur Reduzierung der Zeitbedarfe besteht in der Zeit von 07:00 Uhr bis 21:00 Uhr bei wendenden Zügen bis einschließlich 8 min planmäßige Haltezeit am Bahnsteig und einer Fahrzeuglänge von

mindestens 75 m eine Verpflichtung zur Bereitstellung je eines Triebfahrzeugführers für beide zu besetzende Führerstände. Dies gilt für folgende Wendekonstellationen: Zugfahrt auf Zugfahrt, Zugfahrt auf Rangierfahrt und Rangierfahrt auf Zugfahrt.

Diese Nutzungsvorgabe gilt für Fahrten nach Frankfurt (Main) Hbf von den Strecken 3600 oder 3601 kommend bzw. für Fahrten von Frankfurt (Main) Hbf auf die Strecken 3600 oder 3601 führend.

2.6 Nutzungsbedingung 6: Verpflichtung zur Bereitstellung von Wendelisten

In den Betriebsstellen Frankfurt (Main) Hbf, Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof, Frankfurt am Main Flughafen Regionalbahnhof, Frankfurt am Main Stadion, Frankfurt-Niederrad und Frankfurt (Main) Süd sind Angaben zur Wende („Wendeliste“) gemäß der Anlage der Richtlinie 402.0202A05 innerhalb von 10 Arbeitstagen nach Ablauf der Trassenanmeldefrist verpflichtend vorzulegen. Abschnitt 1 Absatz 4 der Richtlinie 402.0202 findet entsprechend Anwendung.

2.7 Nutzungsbedingung 7: Vorgabe zur maximalen Haltezeit im Bahnhof Frankfurt (Main) Süd im Konfliktfall

Bei Trassierungskonflikten in der Betriebsstelle Frankfurt (Main) Süd im Zeitraum zwischen 05:00 Uhr und 23:00 Uhr prüft die DB InfraGO AG bei Trassenanmeldungen des SPV ohne Fahrtrichtungswechsel, ob durch eine Reduzierung der Haltezeit auf bis zu 3 Minuten eine Lösung gefunden werden kann.

Sofern hierdurch eine Lösung des Konflikts gefunden werden kann, erstellt die DB InfraGO AG ohne Zustimmung des Zugangsberechtigten ein Trassenangebot mit der auf bis zu 3 Minuten reduzierten Haltezeit. Der Zugangsberechtigte wird bei Inanspruchnahme über das Bestellportal informiert.

Bei durchgebundenen Trassenanmeldungen (zwei Zugnummern) besteht kein Anspruch auf die doppelte maximale Haltezeit.

Die betrieblichen Prozesse während des Verkehrshalts in Frankfurt (Main) Süd sind entsprechend auf die reduzierte Haltezeit auszurichten.

2.8 Nutzungsbedingung 8: Untersagung Lokumfahrung in Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof, Frankfurt am Main Flughafen Regionalbahnhof, Frankfurt am Main Stadion, Frankfurt-Niederrad und Frankfurt (Main) Süd

Im Zeitraum zwischen 05:00 Uhr und 23:00 Uhr ist ein Wenden oder Richtungswechsel mit Lokumlauf in den Betriebsstellen Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof, Frankfurt am Main Flughafen Regionalbahnhof, Frankfurt am Main Stadion, Frankfurt-Niederrad und Frankfurt (Main) Süd nicht zulässig.

Alternativ ist ein Lokumlauf in Betriebsstellen im Umfeld einzuplanen, z. B. in Walldorf (Hess), Rüsselsheim-Opelwerk, Frankfurt (Main) Ost Gbf oder Neu-Isenburg ARZ, oder der Einsatz wendefähiger Züge.

2.9 Nutzungsbedingung 9: Verzicht auf Durchgangsverkehr im Großraum Frankfurt (Main)

Auf den als zukünftig überlastet erklärten Strecken des Knotens Frankfurt am Main sind Trassenanmeldungen für Züge ohne Verkehrshalt oder Behandlung auf Bahnhöfen des ZÜLS zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr nicht zulässig. Ein Lokpersonalwechsel oder Lokführererholungshalt zählen nicht als Verkehrshalt bzw. Behandlung.

Ausgenommen von dieser Regel sind folgende Streckenabschnitte des ZÜLS:

- Strecke 3600: Wolfgang (Kr Hanau) – Hailer-Meerholz
- Strecke 3660: Großkrotzenburg – Kahl (Main)
- Strecke 3672: Hanau Rauschwald – Großkrotzenburg
- Strecke 3673: Hanau Rauschwald – Wolfgang (Kr Hanau)
- Strecke 3677: Wolfgang (Kr Hanau) – Hailer-Meerholz

Als Alternativen kann eine zeitliche Verschiebung des Verkehrsdienstes auf den Zeitraum 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr erfolgen oder folgender Laufweg genutzt werden:

- Strecke 3742: Friedberg (Hess) – Hanau Rauschwald
- Strecke 3672: Hanau Rauschwald – Großkrotzenburg
- Strecke 3660: Großkrotzenburg – Mainaschaff Steinerts
- Strecke 5227: Mainaschaff Steinerts – Mainaschaff
- Strecke 3557: Mainaschaff – Darmstadt-Kranichstein
- Strecke 3540: Darmstadt-Kranichstein – Darmstadt-Stockschneise
- Strecke 3530: Darmstadt-Stockschneise – Mainz-Bischofsheim

Diese Nutzungsvorgabe gilt nicht, wenn auf dem zur Nutzung vorgesehenen Alternativlaufweg eine baubedingte Sperrung vorliegt.

Sofern eine Trassenanmeldung einen Verkehrshalt oder eine Behandlung auf den nachfolgenden Streckenabschnitten außerhalb des ZÜLS beinhaltet, sind diese Trassenanmeldungen auf den Strecken des ZÜLS für Züge ohne Verkehrshalt oder Behandlung auf dem ZÜLS auch zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr zulässig:

- Strecke 3520: Rüsselsheim Opelwerk – Frankfurt am Main Stadion
- Strecke 3601: Frankfurt-Louisa – Darmstadt-Arheilgen
- Strecke 3603: Frankfurt Mainzer Landstraße – Flörsheim (Main)
- Strecke 3610: Frankfurt-Griesheim – Frankfurt-Höchst Pbf
- Strecke 3642: Frankfurt-Höchst Pbf – Frankfurt-Höchst Farbwerke Ültg
- Strecke 4010: Walldorf – Zeppelinheim

Ein Lokpersonalwechsel oder Lokführererholungshalt zählt nicht als Verkehrshalt bzw. Behandlung.

Sofern eine Trassenanmeldung den nachfolgenden Streckenabschnitt außerhalb des ZÜLS beinhaltet, sind diese Trassenanmeldungen auf den Strecken des ZÜLS für Züge ohne Verkehrshalt oder Behandlung auf dem ZÜLS auch zwischen 06:00 Uhr und 22:00 Uhr zulässig:

- Strecke 3610: Frankfurt-Höchst Farbwerke Ültg – Kriftel

Pre-arrangend-Paths (PaP-Trassen) bleiben von dieser Regelung unberührt.

2.10 Nutzungsbedingung 10: Nachrang von Leer- und Triebfahrzeugfahrten

Auf den als zukünftig überlastet erklärten Streckenabschnitten des ZÜLS werden im Verkehrszeitraum 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr Leer- und Triebfahrzeugfahrten nachrangig gegenüber anderen Trassenanmeldungen behandelt.

2.11 Nutzungsbedingung 11: Mindestfahrzeughöchstgeschwindigkeit von Zügen mit Verkehrshalt und Fahrgastwechsel innerhalb des ZÜLS-Knoten Frankfurt am Main

Um die Streckenkapazität optimal ausnutzen zu können, müssen SPV-Neufahrzeuge ab Baujahr 2027, welche auf den nachfolgend aufgeführten Streckenabschnitten im Zulauf auf den ZÜLS-Knoten Frankfurt am Main ganz oder teilweise verkehren, im Oberleitungsbetrieb für eine Mindestfahrzeughöchstgeschwindigkeit von 160 km/h zugelassen sein.

- Strecke 3520: Kelsterbach – Rüsselsheim
- Strecke 3600: Frankfurt (Main) Süd – Hanau Mainbrücke
- Strecke 3601: [Dreieich-Buchschlag](#)~~Frankfurt Louisa~~ – Darmstadt-Arheilgen
- Strecke 3603: Hattersheim (Main) – Kostheim
- Strecke 3660: Frankfurt (Main) Ost – Hanau West
- Strecke 4010: Zeppelinheim – Biblis

Diese Vorgabe gilt nicht für Fahrzeuge mit einer für 960 mm Bahnsteighöhe optimierten einheitlichen Einstiegshöhe.

Bei Trassenanmeldungen mit E-Traktion und weniger als 160 km/h Fahrzeughöchstgeschwindigkeit ist der Zugangsberechtigte verpflichtet, die Angabe aller Baujahre der Fahrzeuge mit weniger als 160 km/h Höchstgeschwindigkeit bei der Trassenanmeldung im Freitextfeld anzugeben.

2.12 Nutzungsbedingung 12: Mindestfahrgasttüranzahl von Zügen mit Verkehrshalt und Fahrgastwechsel in Frankfurt (Main) Süd

Um die Anzahl von Haltezeitüberschreitungen zu reduzieren, müssen SPV-Neufahrzeuge, welche im Bahnhof Frankfurt (Main) Süd einen Verkehrshalt inklusive Fahrgastwechsel haben, ab Baujahr 2027 je angefangene 18 Meter Fahrzeuglänge, hochgerechnet auf die Gesamtlänge des Zugverbands über Kupplung ohne Lok oder Triebkopf, an jeder Seite mindestens eine Fahrgasttür aufweisen. Dabei dürfen [fahrgast](#)türfreie Bereiche länger als 18 m sein, solange die Gesamtzahl der [Fahr-gastt](#)üren je Fahrzeugseite dem ganzzahlig aufgerundeten Quotienten der Fahrzeuglänge dividiert durch 18 m entspricht (bis 18 m Fahrzeuglänge eine [Fahr-gastt](#)ür je Seite, ab 18 m Fahrzeuglänge zwei [Fahr-gastt](#)üren je Seite, ab 36 m Fahrzeuglänge drei [Fahr-gastt](#)üren je Seite usw.).

Hiervon ausgenommen sind Züge mit Schlafmöglichkeiten.

2.13 Nutzungsbedingung 13: Mindestmehrfachtraktionsfähigkeit von Zügen mit Verkehrshalt und Fahrgastwechsel in Frankfurt (Main) Hbf

Um die Anzahl von Leerfahrten von/nach Frankfurt (Main) Hbf möglichst gering zu halten, müssen SPV-Neufahrzeuge, welche mit einer automatischen Mittelpufferkupplung ausgerüstet sind, ab Baujahr 2027 für das Bilden von Zugverbänden mit einer Gesamtzuglänge über Kupplung von mindestens 175 m zugelassen sein. Es muss technisch sichergestellt sein, dass diese Zugverbändeverkehrlich uneingeschränkt von einem Führerstand aus betrieben werden können.

2.14 Nutzungsbedingung 14: Regelungen zu Lokpersonalwechsel und Lokführererholungs halten in Fulda

Im Bahnhof Fulda sind in der Zeit von 05:30 Uhr bis 23:00 Uhr Halte zum Personalwechsel im Bahnhofsteil Personenbahnhof Fulda an den durchgehenden Hauptgleisen der Strecken 1733, 3600 und

3700 (1, 3, 4, 6, 7) sowie den weiteren zweiseitig angebundenen Hauptgleisen mit Bahnsteigen (8, 9) im Schienengüterverkehr nicht zulässig.

Halte für Personalwechsel mit einer Haltezeit von weniger als drei Minuten sind ganztägig in der gesamten Betriebsstelle Fulda nicht zulässig.

Lokführererholungshalte sind in der Zeit von 05:30 Uhr bis 23:00 Uhr im Bahnhofsteil Personenbahnhof Fulda in allen Gleisen nicht zulässig.

Alternativ können im Bahnhofsteil Personenbahnhof Gleise ohne Bahnsteig (Gleis 2 und 5) für Personalwechsel oder der Bahnhofsteil Güterbahnhof für Personalwechsel und Lokführererholungshalte genutzt werden. Die DB InfraGO AG kann Lokpersonalwechsel im Konfliktfall ohne Rücksprache mit dem Zugangsberechtigten von Fulda Bahnhofsteil Personenbahnhof nach Fulda Bahnhofsteil Güterbahnhof verlegen. Dies stellt keine Änderung der Trassenanmeldung gemäß Ziffern 4.2.1.2 und 4.2.2.3 der INB dar.

Als alternative Betriebsstelle kann der Bahnhof Bebra für Lokpersonalwechsel und Lokführererholungshalte genutzt werden.

Sofern ein Zugangsberechtigter einen zulässigen Lokführererholungshalt im Bahnhof Fulda angemeldet hat und sich aus der Trassenkonstruktion ein im Zeitbedarf vergleichbarer Betriebshalt (Trassenkonstruktionshalt) auf dem ÜLS Hailer-Meerholz - Fulda ergibt, wird die DB InfraGO AG den Zugangsberechtigten anfragen, ob der Lokführererholungshalt auf die Betriebsstelle innerhalb des ÜLS Hailer-Meerholz - Fulda verlegt werden kann und bei Zustimmung des Zugangsberechtigten den Lokführererholungshalt entsprechend einplanen. Dies stellt keine Änderung der Trassenanmeldung gemäß Ziffern 4.2.1.2 und 4.2.2.3 der INB dar.

3. Anwendung der Nutzungsbedingungen im Prozessablauf

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

- Untersagung der Änderung der Zugbildung bei Wende in Frankfurt (Main) Hbf (Nutzungsbedingung 3, Abschnitt 2.3)
- Untersagung Fahrzeugtausch bei umlaufverknüpften endenden und beginnenden Zugfahrten in Frankfurt (Main) Hbf (Nutzungsbedingung 4, Abschnitt 2.4)
- Verpflichtung zur Bereitstellung von Wendelisten bei Wenden in den Betriebsstellen Frankfurt (Main) Hbf, Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof, Frankfurt am Main Flughafen Regionalbahnhof, Frankfurt am Main Stadion, Frankfurt-Niederrad und Frankfurt (Main) Süd (Nutzungsbedingung 6, Abschnitt 2.6)
- Untersagung Lokumfahrung in Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof, Frankfurt am Main Flughafen Regionalbahnhof, Frankfurt am Main Stadion, Frankfurt-Niederrad und Frankfurt (Main) Süd (Nutzungsbedingung 8, Abschnitt 2.8)
- Verzicht auf Durchgangsverkehr im Großraum Frankfurt (Main) (Nutzungsbedingung 9, Abschnitt 2.9)
- Mindestfahrzeughöchstgeschwindigkeit von Zügen mit Verkehrshalt und Fahrgastwechsel innerhalb des ZÜLS-Knoten Frankfurt am Main (Nutzungsbedingung 11, Abschnitt 2.11)
- Mindestfahrgasttüranzahl von Zügen mit Verkehrshalt und Fahrgastwechsel in Frankfurt (Main) Süd (Nutzungsbedingung 12, Abschnitt 2.12)
- Mindestmehrfachtraktionsfähigkeit von Zügen mit Verkehrshalt und Fahrgastwechsel in Frankfurt (Main) Hbf (Nutzungsbedingung 13, Abschnitt 2.13)
- Regelungen zu Lokpersonalwechsel und Lokführererholungshalten in Fulda (Nutzungsbedingung 14, Abschnitt 2.14)

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 Netzfahrplanerstellungsphase

(1) Die ausgewiesenen GelV-Kapazitäten in den Tabellen gemäß Nutzungsbedingung 1 stehen in der Zuweisung im Netzfahrplan nicht zur Verfügung.

(2) Sofern mehr Anträge auf Schienenwegkapazität im Rahmen der Netzfahrplanerstellung gestellt werden als für die betreffende Verkehrsart in den Nutzungsbedingungen 1 (siehe Abschnitt 2.1), festgelegt ist, erfolgt die Zuweisung der Schienenwegkapazität abweichend von § 52 ERegG gemäß folgendem Verfahren:

Zuweisung von Kapazitäten innerhalb der gleichen Verkehrsart

(3) Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume gemäß Ziffer 4.2.1.6 INB bzw. die Anwendung der Nutzungsbedingung 2.7 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 ZÜLS-Abschnitte ganz oder teilweise befahren (Nutzungsbedingung 10, siehe Abschnitt 2.10)
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.

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 des oben unter 3.1 aufgeführten Absatzes (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. Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume gemäß Ziffer 4.2.1.6 INB nicht zu einem Erfolg werden für die vereinfachte Koordinierung (vgl. Ril 402.0203 Abschnitt 6 (5)) die Ergebnisse zum Ursprungskonflikt zugrunde gelegt.
- b. Die 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. Ist eine Entscheidung auf dieser Basis nicht möglich, so erfolgt ein Höchstpreisverfahren gemäß § 52 Abs. 8 ERegG., 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.
- c. Sind lediglich Trassenanmeldungen eines ZB konfliktbehaftet (Eigenkonflikt), findet das Verfahren nach Ziffer 4.2.1.7.3 (1) der INB Anwendung.

Zuweisung von Trassenkapazitäten in Frankfurt (Main) Hbf

(9) In Frankfurt (Main) Hbf werden Trassenanmeldungen für Zugfahrten des SPFV, die bei der Ein- und/oder Ausfahrt die Strecken 3600 und/oder 3601 nutzen sowie eine Zuglänge von größer als 359 m aufweisen, gegenüber den Trassenanmeldungen des SPNV im Konfliktfall abweichend von § 52 ERegG nachrangig behandelt.

Zuweisung von Trassenkapazitäten auf den Strecken des ZÜLS

(10) Führt die vereinfachte Koordinierung nicht zu einem Erfolg, so entscheidet die DB InfraGO AG abweichend von § 52 ERegG nach folgender Reihenfolge:

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 ZÜLS-Abschnitte ganz oder teilweise befahren (Nutzungsbedingung 10, siehe Abschnitt 2.10)
3. Höhe des Regelentgelt gemäß 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.

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) Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume bzw. die Anwendung der Nutzungsbedingung 2.7 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.
 - (3) 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.
- (4) 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

Die Kapazitäten der Spalte GelV in Nutzungsbedingung 1 (Abschnitt 2.1) stehen dem Gelegenheitsverkehr zur Verfügung bzw. werden für Umleitungsverkehre bei baubedingten Kapazitätseinschränkungen auf anderen Strecken verwendet.

Sind nach Vergabe der in Nutzungsbedingung 1 (Abschnitt 2.1) 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 ebenfalls 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.

Die Nutzungsbedingungen 5 und 7 finden auch bei der Trassenvergabe im Gelegenheitsverkehr Anwendung.