

Inhalt

1. Definition überlasteter Schienenwege ÜLS	2
2. Nutzungsvorgaben	2
2.1 Nutzungsbedingung 1: Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart	3
2.2 Nutzungsbedingung 2: Vorgabe zur Einhaltung einer Maximalfahrzeit im Güterverkehr zwischen München-Karlsfeld und Ingolstadt Hbf	6
2.3 Nutzungsbedingung 3: Vorgabe zu Lokführererholungshalten zwischen München Hbf und Ingolstadt Hbf	7
2.4 Nutzungsbedingung 4: Systematisierung der Gleisbelegung in München Hbf	7
3. Anwendung der Nutzungsbedingungen im Prozessablauf	8
3.1 Erste Netzfahrplanerstellungphase	8
3.2 Zweite Netzfahrplanerstellungphase	10
3.3. Nutzung von Restkapazitäten im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs oder für baubedingte Umleiter	11

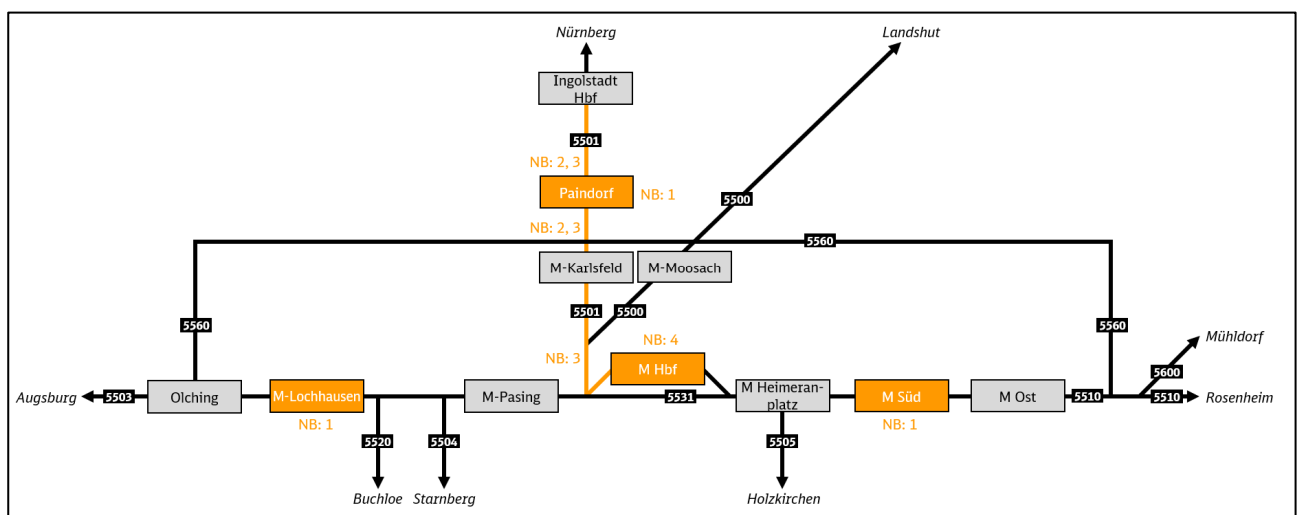
1. Definition überlasteter Schienenwege ÜLS

Folgende Abschnitte sind als zukünftig überlastet erklärt worden:

- München Hbf – München-Moosach (Strecke 5500)
- München Hbf – Ingolstadt Hbf (Strecke 5501)
- München Hbf – Olching (Strecke 5503)
- München Hbf – München- Pasing (Strecke 5504)
- München Hbf – München Heimeranplatz (Strecke 5505)
- München Hbf – Rosenheim (Strecke 5510)

2. Nutzungsvorgaben

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



- Nutzungsbedingung 1: Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart
 Nutzungsbedingung 2: Vorgabe zur Einhaltung einer Maximalfahrzeit im Güterverkehr zwischen München-Karlsfeld und Ingolstadt Hbf
 Nutzungsbedingung 3: Vorgabe zu Lokführererholungshalten zwischen München Hbf und Ingolstadt Hbf
 Nutzungsbedingung 4: Systematisierung der Gleisbelegung in München Hbf

2.1 Nutzungsbedingung 1: Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart

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

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 5503 mit dem Abschnitt¹

- München-Pasing (MP) – Olching (MOL)

5503	W-O-Richtung				O-W-Richtung			
	MOL – MP				MP – MOL			
	FV	NV	GV	GeIV	FV	NV	GV	GeIV
Grundtakt	3,5	2	1,06	0,44	3,5	2	1,06	0,44
6 - 7 Uhr	4	24	1	0	2	23	2	0
7 - 8 Uhr	3	23	2	0	5	2	1	0
8 - 9 Uhr	4	2	0	1	2	2	1	1
9 - 10 Uhr	3	2	1	1	5	2	0	1
10 - 11 Uhr	4	2	0	1	2	2	1	1
11 - 12 Uhr	3	2	2	0	5	2	1	0
12 - 13 Uhr	4	2	1	0	2	2	2	0
13 - 14 Uhr	3	2	2	0	5	2	1	0
14 - 15 Uhr	4	2	1	0	2	2	2	0
15 - 16 Uhr	3	2	2	0	5	2	1	0
16 - 17 Uhr	4	2	1	0	2	24	2	0
17 - 18 Uhr	3	23	1	1	5	23	0	1
18 - 19 Uhr	4	2	0	1	2	23	1	1
19 - 20 Uhr	3	2	1	1	5	2	0	1
20 - 21 Uhr	4	2	0	1	2	2	1	1
21 - 22 Uhr	3	21	2	0	5	21	1	0

¹ Die Anzahl der Kapazitäten richtet sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle München-Lochhausen.

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 5501 mit dem Abschnitt²

- Petershausen (MPE) – Rohrbach/Ilm (MRBI)

5501	N-S-Richtung				S-N-Richtung			
	MRBI – MPE				MPE – MRBI			
	FV	NV	GV	GeV	FV	NV	GV	GeV
Verkehrsart								
Grundtakt	3,5	2	1,4	0,6	3,5	2	1,4	0,6
6 - 7 Uhr	4	23	2	0	3	2	2	0
7 - 8 Uhr	3	23	2	0	4	2	2	0
8 - 9 Uhr	4	23	2	0	3	2	2	0
9 - 10 Uhr	3	2	1	1	4	2	1	1
10 - 11 Uhr	4	2	1	1	3	2	1	1
11 - 12 Uhr	3	2	2	0	4	2	2	0
12 - 13 Uhr	4	2	1	1	3	2	1	1
13 - 14 Uhr	3	2	1	1	4	2	1	1
14 - 15 Uhr	4	2	2	0	3	2	2	0
15 - 16 Uhr	3	2	1	1	4	2	1	1
16 - 17 Uhr	4	2	1	1	3	24	1	1
17 - 18 Uhr	3	2	1	1	4	24	1	1
18 - 19 Uhr	4	2	1	1	3	2	1	1
19 - 20 Uhr	3	2	1	1	4	2	1	1
20 - 21 Uhr	4	2	1	1	3	2	1	1
21 - 22 Uhr	3	2	2	0	4	2	2	0

² Die Anzahl der Kapazitäten richtet sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Paindorf.

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 5510 mit dem Abschnitt³

- München Hbf (MH) – München Süd (MS)

5510	W-O-Richtung				O-W-Richtung			
Abschnitte	MH – MS				MS – MH			
Verkehrsart	FV	NV	GV	GeV	FV	NV	GV	GeV
Grundtakt	2,5	3	0	0	2,5	3	0	0
6 - 7 Uhr	2	3	0	0	3	35	0	0
7 - 8 Uhr	3	34	0	0	2	37	0	0
8 - 9 Uhr	2	3	0	0	3	36	0	0
9 - 10 Uhr	3	3	0	0	2	3	0	0
10 - 11 Uhr	2	3	0	0	3	3	0	0
11 - 12 Uhr	3	3	0	0	2	3	0	0
12 - 13 Uhr	2	3	0	0	3	3	0	0
13 - 14 Uhr	3	3	0	0	2	3	0	0
14 - 15 Uhr	2	3	0	0	3	3	0	0
15 - 16 Uhr	3	35	0	0	2	3	0	0
16 - 17 Uhr	2	35	0	0	3	3	0	0
17 - 18 Uhr	3	36	0	0	2	3	0	0
18 - 19 Uhr	2	35	0	0	3	3	0	0
19 - 20 Uhr	3	3	0	0	2	3	0	0
20 - 21 Uhr	2	3	0	0	3	3	0	0
21 - 22 Uhr	3	32	0	0	2	32	0	0

³ Die Anzahl der Kapazitäten richtet sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle München Süd.

2.2 Nutzungsbedingung 2: Vorgabe zur Einhaltung einer Maximalfahrzeit im Güterverkehr zwischen München-Karlsfeld und Ingolstadt Hbf

Trassenanmeldungen im Schienengüterverkehr müssen zwischen 6:00 und 22:00 Uhr eine Maximalfahrzeit von 50,1 Minuten zwischen München-Karlsfeld und Ingolstadt Hbf einhalten.

In der Gegenrichtung zwischen Ingolstadt Hbf und München-Karlsfeld gilt eine Maximalzeit von 47,8 Minuten.

Folgende Triebfahrzeuge/Zugcharakteristiken halten die Maximalfahrzeiten ein (Geschwindigkeit des Zuges: 100 km/h, Mindestbremschundertstel: 70):

Fahrtrichtung München-Karlsfeld nach Ingolstadt Hbf:

Baureihe	Wagenzugmasse	Bremschundertstel	Geschwindigkeit
80 6145-2	1720 t	70	100 km/h
80 6185-2	1920 t	70	100 km/h
80 6193-2	2000 t	70	100 km/h
80 6152-3	2000 t	70	100 km/h
81 1116-1	2000 t	70	100 km/h
80 9994-1	3150 t	70	100 km/h
80 2159-4	2400 t	70	100 km/h

Fahrtrichtung Ingolstadt Hbf nach München-Karlsfeld:

Baureihe	Wagenzugmasse	Bremschundertstel	Geschwindigkeit
80 6145-2	1440 t	70	100 km/h
80 6185-2	1830 t	70	100 km/h
80 6193-2	2000 t	70	100 km/h
80 6152-3	2130 t	70	100 km/h
81 1116-1	2070 t	70	100 km/h
80 9994-1	2720 t	70	100 km/h
80 2159-4	1780 t	70	100 km/h

Ob andere Zugkonfigurationen den geforderten fahrdynamischen Eigenschaften genügen, ermittelt die DB InfraGO AG kostenfrei auf Anfrage.

Die Vorgabe betrifft nur Züge, die den gesamten Abschnitt München-Karlsfeld – Ingolstadt Hbf befahren.

2.3 Nutzungsbedingung 3: Vorgabe zu Lokführererholungshalten zwischen München Hbf und Ingolstadt Hbf

Lokführererholungshalte sind auf den Betriebsstellen

- Ingolstadt Hbf (MIH)
- Baar-Ebenhausen (MBAE)
- Rohrbach (Ilm) (MRBI)
- Pfaffenhofen (Ilm) (MPF)
- Reichertshausen (Ilm) (MRS)
- Petershausen (Oberbayern) (MPE)
- Röhrmoos (MRM)
- Dachau Bahnhof (MDA)
- München-Karlsfeld (MKF)
- München-Allach (MMAL)

des Streckenabschnitts Ingolstadt Hbf – München Hbf der Strecke 5501 nicht zulässig.

Sofern ein Zugangsberechtigter einen Lokführererholungshalt auf einer anderen Betriebsstelle in der Region Süd angemeldet hat und sich aus der Trassenkonstruktion ein im Zeitbedarf vergleichbarer Betriebshalt (Trassenkonstruktionshalt) auf dem ÜLS ergeben muss, wird die DB InfraGO AG den Zugangsberechtigten anfragen, ob der Lokführererholungshalt auf die Betriebsstelle innerhalb des ÜLS 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.

2.4 Nutzungsbedingung 4: Systematisierung der Gleisbelegung in München Hbf

Trassenanmeldungen, die einen bestellten Verkehrshalt in München Hbf vorsehen und über die nachstehenden Strecken verkehren, werden in die den Strecken zugeordneten Gleisgruppen konstruiert.

- 5510 (Rosenheim) Gleise 05-11
- 5503 (Augsburg) Gleise 12-18
- 5501 (Ingolstadt) Gleise 19-23
- 5500 (Landshut) Gleise 24-26
- 5504 (Fernbahn München-Pasing) Gleise 27-32
- 5505 (München-Mittersendling) Gleise 33-36

Diese Regelung gilt für ankommende und abfahrende Züge. Enthält eine Trassenanmeldung einen Fahrtrichtungswechsel in München Hbf auf eine andere Strecke, gilt die Zuordnung zu den Gleisgruppen der beiden Strecken, sofern diese benachbart sind. Benachbart sind die Strecken 5510 und 5503, 5503 und 5501, 5501 und 5500, 5500 und 5504, 5504 und 5505.

Ein Wechsel der Gleisgruppe ist nur möglich, wenn in den benachbarten Gleisgruppen freie Kapazitäten zur Verfügung stehen und die Trassierung dieser zusätzlichen Trassen konfliktfrei möglich ist.

3. Anwendung der Nutzungsbedingungen im Prozessablauf

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

- Vorgabe zur Zugcharakteristik im Güterverkehr zwischen München-Karlsfeld und Ingolstadt Hbf (Nutzungsbedingung 2, siehe Abschnitt 2.2)
- Vorgabe zu Lokführererholungshalten zwischen München Hbf und Ingolstadt Hbf (Nutzungsbedingung 3, siehe Abschnitt 2.3)

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 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. Höhe des Regelentgelt 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.

(9) Anwendung der Nutzungsbedingung 4:

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

- a. Die Kapazitäten einer Gleisgruppe werden zunächst mit den Trassen der eigenen Gleisgruppe gemäß der Nutzungsbedingung 4 (Abschnitt 2.4.) befüllt. Sofern Trassenanmeldungen in die eigene Gleisgruppe nicht mehr konfliktfrei konstruierbar sind, werden die Trassenanmeldungen gemäß folgender Reihenfolge vergeben:
1. Nachrang bei überschrittener Stornoquote und / oder unterschrittener Annahmequote gemäß Ziffer 4.2.1.9 lit. c) - e) der INB.
 2. Höhe des Regelentgelt gemäß Ziffer 4.2.1.10 der INB
 3. Höchstpreisverfahren gemäß § 52 Abs. 8 ERegG i. V. m. Ziffer 4.2.1.11 der INB.
- b. Für die nach Durchführung von a.) unterlegenen Trassenanmeldungen wird wie folgt vorgegangen:
- Prüfung auf konfliktfreie Konstruktion in benachbarten Gleisgruppen
 - sofern Trassenanmeldungen in die benachbarten Gleisgruppen nicht mehr konfliktfrei konstruierbar sind, wird gemäß folgender Reihenfolge je benachbarter Gleisgruppe entschieden:
 1. Nachrang bei überschrittener Stornoquote und / oder unterschrittener Annahmequote gemäß Ziffer 4.2.1.9 lit. c) - e) der INB.
 2. Höhe des Regelentgelt gemäß Ziffer 4.2.1.10 der INB
 3. 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 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.

(5) Anwendung der Nutzungsbedingung 4:

Die Kapazitäten einer Gleisgruppe werden mit den Trassen zunächst der eigenen und bei dort fehlenden Kapazitäten der benachbarten Gleisgruppen befüllt. Ist sowohl in der eigenen als auch in der benachbarten Gleisgruppe eine konfliktfreie Konstruktion nicht möglich, erfolgt eine Ablehnung der Trassenanmeldung. Sofern zwischen mehreren Trassenanmeldungen zu entscheiden ist, erfolgt die Entscheidung nach dem Zeitpunkt des Eingangs der Bestellung (first come, first serve).

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.

Bei der Anwendung der Nutzungsbedingung 4 werden die Kapazitäten einer Gleisgruppe mit den Trassen zunächst der eigenen und bei dort fehlenden Kapazitäten der benachbarten Gleisgruppen befüllt. Ist sowohl in der eigenen als auch in der benachbarten Gleisgruppe eine konfliktfreie Konstruktion nicht möglich, erfolgt eine Ablehnung der Trassenanmeldung. Sofern zwischen mehreren Trassenanmeldungen zu entscheiden ist, erfolgt die Entscheidung nach dem Zeitpunkt des Eingangs der Bestellung (first come, first serve).