

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 zur Einhaltung einer bestimmten Fahrzeit	16
2.3 Nutzungsbedingung 3: Nachrang von Leer- und Triebfahrzeugfahrten	17
2.4 Nutzungsbedingung 4: Erweiterte Konstruktionsspielräume	18
2.5 Nutzungsbedingung 5: Maximale Haltezeiten in Erfurt Hbf	18
2.6 Nutzungsbedingung 6: Änderung der Zugkonfiguration (Stärken/ Schwächen) in Erfurt Hbf	18
2.7 Nutzungsbedingung 7: Aussetzen des Vorrangs für Schnell-Trassen	18
2.8 Nutzungsbedingung 8: Personalplanung in Erfurt Hbf für beginnende/endende Züge	18
3. Anwendung der Nutzungsbedingungen im Prozessablauf	19
3.1 Erste Netzfahrplanerstellungphase	19
3.2 Zweite Netzfahrplanerstellungphase	21
3.3. Nutzung von Restkapazitäten im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs oder für baubedingte Umleiter	22

1. Definition temporär überlasteter Schienenwege TÜLS

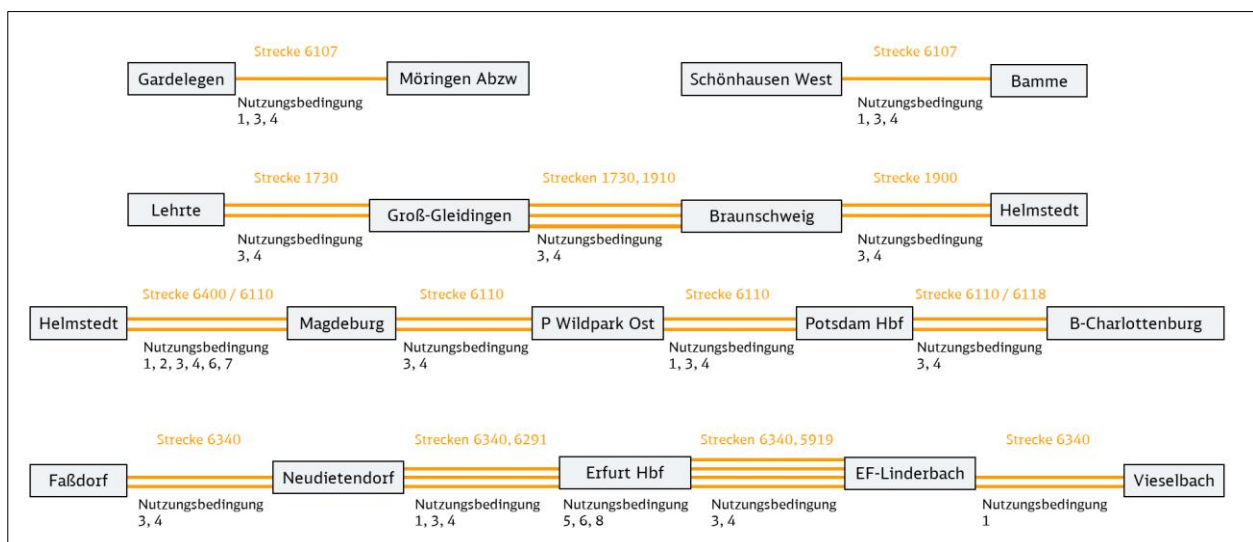
Aufgrund der sich abzeichnenden Überlastung der Umleitungsstrecken während der Totalsperrung (TSP) der Strecke Lehrte – Berlin hat die DB InfraGO AG temporäre überlastete Schienenwege auf verschiedenen Abschnitten der Umleitungsstrecken erklärt.

Folgende Abschnitte sind als temporär überlastet erklärt worden:

- Strecke 6118 Berlin-Charlottenburg – Potsdam Griebnitzsee Ost
- Strecke 6110 Potsdam Griebnitzsee Ost – Magdeburg Hbf – Eilsleben (b. Magdeburg)
- Strecke 6400 Eilsleben (b. Magdeburg) – Helmstedt
- Strecke 1900 Braunschweig Hbf – Helmstedt
- Strecke 1730 Lehrte – Groß-Gleidingen – Braunschweig Hbf
- Strecke 1910 Groß-Gleidingen – Braunschweig Hbf
- Strecke 6340 Erfurt-Linderbach – Erfurt Hbf – Neudietendorf – Faßdorf
- Strecke 5919 Erfurt-Linderbach – Erfurt Hbf
- Strecke 6291 Erfurt Hbf – Neudietendorf
- Strecke 6107 Bamme – Schönhausen West
- Strecke 6107 Möringen Abzw – Gardelegen

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 zur Einhaltung einer bestimmten Fahrzeit

Nutzungsbedingung 3: Nachrang von Leer- und Triebfahrzeugfahrten

Nutzungsbedingung 4: Erweiterte Konstruktionsspielräume

Nutzungsbedingung 5: Maximale Haltezeiten in Erfurt Hbf

Nutzungsbedingung 6: Keine Änderung der Zugkonfiguration (Stärken/ Schwächen) in Erfurt Hbf

Nutzungsbedingung 7: Aussetzen des Vorrangs für Schnell-Trassen

Nutzungsbedingung 8: Personalplanung in Erfurt Hbf für beginnende/ endende Züge

2.1 Nutzungsbedingung 1: Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart

Während der Sperrung der Strecke Lehrte – Berlin 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 veröffentlicht werden, kann im Nachgang eine Reduktion der ausgewiesenen Kapazitäten für den SGV erfolgen.

13.12.2026 00:00 – 15.10.2027 24:00:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der Strecke 6110/6400 mit dem Abschnitt¹

- Magdeburg-Sudenburg (LMS) - Helmstedt (HHLM)

6400, 6110 Abschnitte Verkehrsart Grundtakt	O-W-Richtung				W-O-Richtung			
	LMS - HHLM				HHLM - LMS			
	NV	FV	GV	GelV	NV	FV	GV	GelV
	1	0,5	4		1	2	4	
0 - 1 Uhr	0	1 ^C	6 ^E	0	0	1 ^C	6 ^E	0
1 - 2 Uhr	0	1 ^C	6 ^E	0	1 ^D	0	6 ^E	0
2 - 3 Uhr	0	1 ^C	5 ^E	1	0	1 ^C	6 ^E	0
3 - 4 Uhr	1 ^D	0	6 ^E	0	0	1 ^C	5 ^E	1
4 - 5 Uhr	1 ^B	0	6 ^A	0	1	1	5	0
5 - 6 Uhr	1	0	5	0	1 ^B	1	5 ^A	0
6 - 7 Uhr	1	1	3	1	1	2	4	0
7 - 8 Uhr	1	0	4	0	1	2	4	0
8 - 9 Uhr	1	1	3	0	1	2	4	0
9 - 10 Uhr	1	0	4	0	1	2	3	1
10 - 11 Uhr	1	1	4	0	1	3	3	0
11 - 12 Uhr	1	0	4	0	1	2	4	0
12 - 13 Uhr	1	1	3	0	1	3	3	0
13 - 14 Uhr	1	0	4	0	1	2	4	0
14 - 15 Uhr	1	1	4	0	1	3	3	0
15 - 16 Uhr	1	0	3	1	1	2	4	0
16 - 17 Uhr	1	1	3	0	1	3	3	0
17 - 18 Uhr	1	0	4	0	1	2	4	0
18 - 19 Uhr	1	1	4	0	1	3	3	0
19 - 20 Uhr	1	0	4	0	1	2	3	1
20 - 21 Uhr	1	1	3	0	1	3	3	0
21 - 22 Uhr	1	0	4	0	1	2	4	0
22 - 23 Uhr	1	1	4	0	1	2	4	0
23 - 24 Uhr	1	0	5	0	1	2	4	0

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

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

16.10. 00:00 – 11.12.2027 24:00:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der Strecke 6110/6400 mit dem Abschnitt²

- Magdeburg-Sudenburg (LMS) - Helmstedt (HHLM)

6400, 6110	O-W-Richtung				W-O-Richtung			
	LMS - HHLM				HHLM - LMS			
	NV	FV	GV	GelV	NV	FV	GV	GelV
Grundtakt	1	2	4		1	2	4	
0 - 1 Uhr	0	1 ^C	6 ^E	0	0	1 ^C	6 ^E	0
1 - 2 Uhr	0	1 ^C	6 ^E	0	1 ^D	0	6 ^E	0
2 - 3 Uhr	0	1 ^C	5 ^E	1	0	1 ^C	6 ^E	0
3 - 4 Uhr	1 ^D	0	6 ^E	0	0	1 ^C	5 ^E	1
4 - 5 Uhr	1 ^B	1	5 ^A	0	1	1	5	0
5 - 6 Uhr	1	1	5	0	1 ^B	1	5 ^A	0
6 - 7 Uhr	1	2	3	1	1	2	4	0
7 - 8 Uhr	1	2	4	0	1	2	4	0
8 - 9 Uhr	1	2	4	0	1	2	4	0
9 - 10 Uhr	1	3	3	0	1	2	3	1
10 - 11 Uhr	1	2	4	0	1	2	4	0
11 - 12 Uhr	1	2	4	0	1	2	4	0
12 - 13 Uhr	1	2	4	0	1	3	3	0
13 - 14 Uhr	1	3	3	0	1	2	4	0
14 - 15 Uhr	1	2	4	0	1	2	4	0
15 - 16 Uhr	1	2	3	1	1	2	4	0
16 - 17 Uhr	1	2	4	0	1	3	3	0
17 - 18 Uhr	1	3	3	0	1	2	4	0
18 - 19 Uhr	1	2	4	0	1	2	4	0
19 - 20 Uhr	1	2	4	0	1	2	3	1
20 - 21 Uhr	1	2	4	0	1	3	3	0
21 - 22 Uhr	1	2	4	0	1	2	4	0
22 - 23 Uhr	1	2	4	0	1	2	4	0
23 - 24 Uhr	1	1	5	0	1	2	4	0

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

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

13.12.2026 00:00 – 15.10.2027 24:00:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der Strecke 6110 mit dem Abschnitt³

- Potsdam Hbf (BPD) – Potsdam Wildpark Ost (BWPO)

6110	O-W-Richtung				W-O-Richtung			
	BPD - BWPO				BWPO - BPD			
	NV	FV	GV	GelV	NV	FV	GV	GelV
Grundtakt	6	0	0	0	6	2	0	0
6 - 7 Uhr	6	0	0	0	6	1	0	0
7 - 8 Uhr	6	0	0	0	6	1	0	0
8 - 9 Uhr	6	0	0	0	6	1	0	0
9 - 10 Uhr	6	0	0	0	6	1	0	0
10 - 11 Uhr	6	0	0	0	6	2	0	0
11 - 12 Uhr	6	0	0	0	6	2	0	0
12 - 13 Uhr	6	0	0	0	6	2	0	0
13 - 14 Uhr	6	0	0	0	6	2	0	0
14 - 15 Uhr	6	0	0	0	6	2	0	0
15 - 16 Uhr	6	0	0	0	6	2	0	0
16 - 17 Uhr	6	0	0	0	6	2	0	0
17 - 18 Uhr	6	0	0	0	6	2	0	0
18 - 19 Uhr	6	0	0	0	6	2	0	0
19 - 20 Uhr	6	0	0	0	6	2	0	0
20 - 21 Uhr	6	0	0	0	6	2	0	0
21 - 22 Uhr	6	0	0	0	6	2	0	0
22 - 23 Uhr	6	0	0	0	6	2	0	0
23 - 24 Uhr	6	0	0	0	6	2	0	0

³ Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Potsdam Charlottenhof.

16.10. 00:00 – 11.12.2027 24:00:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der Strecke 6110 mit dem Abschnitt⁴

- Potsdam Hbf (BPD) – Potsdam Wildpark Ost (BWPO)

6110	O-W-Richtung				W-O-Richtung			
	BPD - BWPO				BWPO - BPD			
	NV	FV	GV	GelV	NV	FV	GV	GelV
Grundtakt	6	2	0	0	6	2	0	0
6 - 7 Uhr	6	2	0	0	6	1	0	0
7 - 8 Uhr	6	2	0	0	6	1	0	0
8 - 9 Uhr	6	2	0	0	6	1	0	0
9 - 10 Uhr	6	2	0	0	6	1	0	0
10 - 11 Uhr	6	2	0	0	6	2	0	0
11 - 12 Uhr	6	2	0	0	6	2	0	0
12 - 13 Uhr	6	2	0	0	6	2	0	0
13 - 14 Uhr	6	2	0	0	6	2	0	0
14 - 15 Uhr	6	2	0	0	6	2	0	0
15 - 16 Uhr	6	2	0	0	6	2	0	0
16 - 17 Uhr	6	2	0	0	6	2	0	0
17 - 18 Uhr	6	2	0	0	6	2	0	0
18 - 19 Uhr	6	2	0	0	6	2	0	0
19 - 20 Uhr	6	2	0	0	6	2	0	0
20 - 21 Uhr	6	2	0	0	6	2	0	0
21 - 22 Uhr	6	2	0	0	6	2	0	0
22 - 23 Uhr	6	2	0	0	6	2	0	0
23 - 24 Uhr	6	0	0	0	6	2	0	0

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

13.12.2026 00:00 – 11.12.2027 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			
	UVI – UE L				UE L - UVI			
	NV	FV	GV	GelV	NV	FV	GV	GelV
Grundtakt	3,5	0	2,5		3,5	0	2,5	
0 - 1 Uhr	1	1 ^A	4 ^C	0	1	1 ^A	4 ^C	0
1 - 2 Uhr	0	0	6	0	0	0	6	0
2 - 3 Uhr	1 ^B	0	5 ^C	0	0	0	6 ^C	0
3 - 4 Uhr	0	1 ^A	5 ^C	0	1 ^B	1 ^A	4 ^C	0
4 - 5 Uhr	1	0	5	0	1	0	5	0
5 - 6 Uhr	1	0	5	0	3	1	2	0
6 - 7 Uhr	6	0	1	0	4	0	2	0
7 - 8 Uhr	4	0	2	0	4	0	2	0
8 - 9 Uhr	4	0	1	1	3	0	4	0
9 - 10 Uhr	3	0	3	0	4	0	2	0
10 - 11 Uhr	4	0	2	0	3	0	3	0
11 - 12 Uhr	3	0	3	0	4	0	2	0
12 - 13 Uhr	4	0	2	0	3	0	3	0
13 - 14 Uhr	3	0	3	0	4	0	2	0
14 - 15 Uhr	4	0	2	0	3	0	2	1
15 - 16 Uhr	3	0	3	0	4	0	2	0
16 - 17 Uhr	4	0	2	0	3	0	3	0
17 - 18 Uhr	3	0	3	0	4	0	2	0
18 - 19 Uhr	4	0	2	0	3	0	3	0
19 - 20 Uhr	3	0	3	0	4	0	2	0
20 - 21 Uhr	4	0	2	0	3	0	3	0
21 - 22 Uhr	2	0	4	0	3	0	3	0
22 - 23 Uhr	2	1	3	0	2	0	4	0
23 - 24 Uhr	2	0	4	0	3	0	3	0

- 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.

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

13.12.2026 0:00 – 05.02.2027 24:00 und 15.05. 00:00 – 13.08.2027 24:00:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der Strecke 6340/6291 mit dem Abschnitt⁶

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

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

- 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

⁶ Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Erfurt-Bischleben.

06.02. 00:00 – 14.05.2027 24:00:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der Strecke 6340/6291 mit dem Abschnitt⁷

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

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

- 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

⁷ Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Erfurt-Bischleben.

14.08. 00:00 – 11.12.2027 24:00:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der Strecke 6340/6291 mit dem Abschnitt⁸

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

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

- 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

⁸ Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Erfurt-Bischleben.

13.12.2026 00:00 – 05.02.2027 24:00 und 10.07. 00:00– 15.10.2027 24:00:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der Strecke 6107 mit dem Abschnitt⁹

- Rathenow (LRW) - Schönhausen (LSH)

6107 Abschnitt	O-W-Richtung				W-O-Richtung			
	LRW - LSH				LSH - LRW			
Verkehrsart	NV	FV	GV ^B	GelV	NV	FV	GV ^B	GelV
Grundtakt	1	2	0		1	0	0	
0 - 1 Uhr ^A								
1 - 2 Uhr ^A								
2 - 3 Uhr ^A								
3 - 4 Uhr ^A								
4 - 5 Uhr ^A								
5 - 6 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
6 - 7 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
7 - 8 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
8 - 9 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
9 - 10 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
10 - 11 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
11 - 12 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
12 - 13 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
13 - 14 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
14 - 15 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
15 - 16 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
16 - 17 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
17 - 18 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
18 - 19 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
19 - 20 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
20 - 21 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
21 - 22 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
22 - 23 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
23 - 24 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0

- A) Keine Vorgaben aufgrund nächtlicher Sperrungen
- B) Zum Zwecke der Ortsbedienung stehen 2 Kapazitäten im SGV pro Tag im Netzfahrplan zur Verfügung, welche der Bedienung von Infrastrukturanschlüssen (IA) in den Betriebsstellen Premnitz, Neugarten, Rathenow und Schönhauser Damm dienen. Überschreiten Trassenanmeldungen diese 2 Kapazitäten pro Tag findet das Verfahren nach Abschnitt 3.1 bzw. 3.2 Anwendung. Im Falle eines Trassenkonfliktes bei der Konstruktion ist die angemeldete SGV-Trasse gegenüber den in der Tabelle ausgewiesenen Kapazitäten für SPNV und SPFV nachrangig.

⁹ Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Schönhauser Damm.

06.02. 00:00 – 09.07.2027 24:00:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der Strecke 6107 mit dem Abschnitt¹⁰

- Rathenow (LRW) - Schönhausen (LSH)

6107 Abschnitt	O-W-Richtung				W-O-Richtung			
	LRW - LSH				LSH - LRW			
Verkehrsart	NV	FV	GV ^B	GelV	NV	FV	GV ^B	GelV
Grundtakt	1	2	0		1	0	0	
0 - 1 Uhr ^A								
1 - 2 Uhr ^A								
2 - 3 Uhr ^A								
3 - 4 Uhr ^A								
4 - 5 Uhr ^A								
5 - 6 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
6 - 7 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
7 - 8 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
8 - 9 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
9 - 10 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
10 - 11 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
11 - 12 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
12 - 13 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
13 - 14 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
14 - 15 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
15 - 16 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
16 - 17 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
17 - 18 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
18 - 19 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
19 - 20 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
20 - 21 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
21 - 22 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
22 - 23 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
23 - 24 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0

- A) Keine Vorgaben aufgrund nächtlicher Sperrungen
- B) Zum Zwecke der Ortsbedienung stehen 2 Kapazitäten im SGV pro Tag im Netzfahrplan zur Verfügung, welche der Bedienung von Infrastrukturan schlüssen (IA) in den Betriebsstellen Premnitz, Neugarten, Rathenow und Schönhauser Damm dienen. Überschreiten Trassenanmeldungen diese 2 Kapazitäten pro Tag findet das Verfahren nach Abschnitt 3.1 bzw. 3.2 Anwendung. Im Falle eines Trassenkonfliktes bei der Konstruktion ist die angemeldete SGV-Trasse gegenüber den in der Tabelle ausgewiesenen Kapazitäten für SPNV und SPFV nachrangig.

¹⁰ Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Schönhauser Damm.

13.12.2026 00:00 – 05.02.2027 24:00 und 10.07. 00:00 – 15.10.2027 24:00:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der Strecke 6107 mit dem Abschnitt¹¹

- Nahrstedt (LMGA) – Gardelegen (LGA)

6107	O-W-Richtung				W-O-Richtung			
	LMGA - LGA				LGA - LMGA			
	NV	FV	GV ^B	GelV	NV	FV	GV ^B	GelV
Grundtakt	1	2	0		1	0	0	
0 - 1 Uhr ^A								
1 - 2 Uhr ^A								
2 - 3 Uhr ^A								
3 - 4 Uhr ^A								
4 - 5 Uhr ^A								
5 - 6 Uhr	1	3	0	0	1	0	0	0
6 - 7 Uhr	1	1	0	0	1	0	0	0
7 - 8 Uhr	1	3	0	0	1	0	0	0
8 - 9 Uhr	1	1	0	0	1	0	0	0
9 - 10 Uhr	1	3	0	0	1	0	0	0
10 - 11 Uhr	1	1	0	0	1	0	0	0
11 - 12 Uhr	1	3	0	0	1	0	0	0
12 - 13 Uhr	1	1	0	0	1	0	0	0
13 - 14 Uhr	1	3	0	0	1	0	0	0
14 - 15 Uhr	1	1	0	0	1	0	0	0
15 - 16 Uhr	1	3	0	0	1	0	0	0
16 - 17 Uhr	1	1	0	0	1	0	0	0
17 - 18 Uhr	1	3	0	0	1	0	0	0
18 - 19 Uhr	1	1	0	0	1	0	0	0
19 - 20 Uhr	1	3	0	0	1	0	0	0
20 - 21 Uhr	1	1	0	0	1	0	0	0
21 - 22 Uhr	1	3	0	0	1	0	0	0
22 - 23 Uhr	1	1	0	0	1	0	0	0
23 - 24 Uhr	1	3	0	0	1	0	0	0

- A) Keine Vorgaben aufgrund nächtlicher Sperrungen
- B) Zum Zwecke der Ortsbedienung stehen 2 Kapazitäten im SGV pro Tag im Netzfahrplan zur Verfügung, welche der Bedienung von Infrastrukturanschlüssen (IA) in der Betriebsstelle Gardelegen dienen. Überschreiten Trassenanmeldungen diese 2 Kapazitäten pro Tag findet das Verfahren nach Abschnitt 3.1 bzw. 3.2 Anwendung. Im Falle eines Trassenkonfliktes bei der Konstruktion ist die angemeldete SGV-Trasse gegenüber den in der Tabelle ausgewiesenen Kapazitäten für SPNV und SPFV nachrangig.

¹¹ Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Uchtspringe.

06.02. 00:00 – 09.07.2027 24:00:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der Strecke 6107 mit dem Abschnitt¹²

- Nahrstedt (LMGA) – Gardelegen (LGA)

6107	O-W-Richtung				W-O-Richtung			
	LMGA - LGA				LGA - LMGA			
	NV	FV	GV ^B	GelV	NV	FV	GV ^B	GelV
Grundtakt	1	2	0		1	0	0	
0 - 1 Uhr ^A								
1 - 2 Uhr ^A								
2 - 3 Uhr ^A								
3 - 4 Uhr ^A								
4 - 5 Uhr ^A								
5 - 6 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
6 - 7 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
7 - 8 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
8 - 9 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
9 - 10 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
10 - 11 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
11 - 12 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
12 - 13 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
13 - 14 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
14 - 15 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
15 - 16 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
16 - 17 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
17 - 18 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
18 - 19 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
19 - 20 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
20 - 21 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
21 - 22 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
22 - 23 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0
23 - 24 Uhr	1	2	0	0	1	0	0	0

- A) Keine Vorgaben aufgrund nächtlicher Sperrungen
- B) Zum Zwecke der Ortsbedienung stehen 2 Kapazitäten im SGV pro Tag im Netzfahrplan zur Verfügung, welche der Bedienung von Infrastrukturanschlüssen (IA) in der Betriebsstelle Gardelegen dienen. Überschreiten Trassenanmeldungen diese 2 Kapazitäten pro Tag findet das Verfahren nach Abschnitt 3.1 bzw. 3.2 Anwendung. Im Falle eines Trassenkonfliktes bei der Konstruktion ist die angemeldete SGV-Trasse gegenüber den in der Tabelle ausgewiesenen Kapazitäten für SPNV und SPFV nachrangig.

¹² Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Uchtspringe.

2.2 Nutzungsbedingung 2: Vorgabe zur Einhaltung einer bestimmten Fahrzeit

13.12.2026 00:00 – 15.10.2027 24:00:

Auf dem Abschnitt Magdeburg-Sudenburg – Helmstedt gelten zur Geschwindigkeitsangleichung und damit verbundene Kapazitätserhöhung Vorgaben zur Fahrzeit. Für die Trassenanmeldungen auf dem Abschnitt Magdeburg-Sudenburg – Helmstedt (Strecke 6110/6400) gelten zwischen 5 und 24 Uhr für die einzelnen Verkehrsarten in beide Richtungen folgende Fahrzeiten:

Fahrtrichtung Ost-West: Magdeburg-Sudenburg (LMS) – Helmstedt (HHLM)

Verkehrsart	Minimalfahrzeit	Maximalfahrzeit
SPNV	35 min	36 min
SPFV	25 min	26 min
SGV	35 min	46 min

Fahrtrichtung West-Ost: Helmstedt (HHLM) – Magdeburg-Sudenburg (LMS)

Verkehrsart	Minimalfahrzeit	Maximalfahrzeit
SPNV	35 min	38 min
SPFV	35 min	36 min
SGV	35 min	37 min

Die maximale Fahrzeit in der Ost-West-Richtung im SGV kann beispielsweise mit folgenden Konfigurationen eingehalten werden:

Baureihe	Wagenzugmasse
Eurodual BR159	4.500 t

Trassen für Züge, deren Fahrzeiten außerhalb von Minimal- und Maximalfahrzeiten liegen, werden als unplausibel behandelt.

16.10. 00:00 – 11.12.2027 24:00:

Auf dem Abschnitt Magdeburg-Sudenburg – Helmstedt gelten zur Geschwindigkeitsangleichung und damit verbundene Kapazitätserhöhung Vorgaben zur Fahrzeit. Für die Trassenanmeldungen auf dem Abschnitt Magdeburg-Sudenburg – Helmstedt (Strecke 6110/6400) gelten zwischen 5 und 24 Uhr für die einzelnen Verkehrsarten in beide Richtungen folgende Fahrzeiten:

Fahrtrichtung Ost-West: Magdeburg-Sudenburg (LMS) – Helmstedt (HHLM)

Verkehrsart	Minimalfahrzeit	Maximalfahrzeit
SPNV	35 min	36 min
SPFV	35 min	36 min
SGV	35 min	37 min

Fahrtrichtung West-Ost: Helmstedt (HHLM) – Magdeburg-Sudenburg (LMS)

Verkehrsart	Minimalfahrzeit	Maximalfahrzeit
SPNV	35 min	38 min
SPFV	35 min	36 min
SGV	35 min	37 min

Die maximale Fahrzeit in der Ost-West-Richtung im SGV kann beispielsweise mit folgenden Konfigurationen eingehalten werden:

Baureihe	Wagenzugmasse
BR 193	2.900 t
BR 145	1.800 t
Eurodual BR159	2.500 t
2x Eurodual BR159	4.500 t

Trassen für Züge, deren Fahrzeiten außerhalb von Minimal- und Maximalfahrzeiten liegen, 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: 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/ende Züge des SPFV mit Fahrtrichtungswechsel darf maximal 10 Minuten betragen.
- Die Haltezeit von Verkehrshalten für beginnende/ende Züge des SPNV mit Fahrtrichtungswechsel darf maximal 6 Minuten betragen.

2.6 Nutzungsbedingung 6: 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. Ein Stärken ist nur zulässig, wenn der zuzuführende Zugteil unmittelbar aus der Abstellung direkt zu dem zu stärkenden Zug, der auf einem der genannten Gleise warten muss, geführt wird. Ein Schwächen ist nur zulässig, wenn der abzuführende Zugteil von einem auf einem der genannten Gleise stehenden Zug gelöst und von dort unmittelbar in die Abstellung geführt wird.

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 das Verfahren gemäß Abschnitt 3.1 Anwendung.

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

2.7 Nutzungsbedingung 7: Aussetzen des Vorrangs für Schnell-Trassen

Zur Sicherstellung der über die Nutzungsbedingungen erzielten planerischen kapazitätsoptimalen Geschwindigkeitsharmonisierung der Verkehrsarten wird der Vorrang für Schnelltrassen nach Ril 420.0201 auf dem temporär überlasteten Abschnitt Magdeburg-Sudenburg – Helmstedt in der Betriebsdurchführung ausgesetzt. Abschnitte außerhalb der TÜLS-Abschnitte bleiben von dieser Regelung unberührt.

2.8 Nutzungsbedingung 8: Personalplanung in Erfurt Hbf für beginnende/ende 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 Netzfahrplanerstellungsphase werden hinsichtlich ihrer Plausibilität geprüft.

- Vorgabe zur Einhaltung einer bestimmten Fahrzeit (Nutzungsbedingung 2, siehe Abschnitt 2.2)

Alle Trassenanmeldungen, die diese Vorgaben nicht einhalten, werden gemäß Ziffer 4.2.1.1 der INB als nicht plausibel behandelt.

Die Überschreitung der maximalen Haltezeiten in Erfurt Hbf (Nutzungsbedingung 5, siehe Abschnitt 2.5) führt zu keiner Unplausibilität.

3.1 Erste Netzfahrplanerstellungsphase

(1) Sofern mehr Anträge auf Schienenwegkapazität im Rahmen der Netzfahrplanerstellung gestellt werden, als für die betreffende Verkehrsart im verbindlichen Verkehrsartenmix festgelegt ist (Nutzungsbedingung 1, siehe Abschnitt 2.1), 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). Für alle Trassenanmeldungen, die Erfurt Hbf betreffen, kommt die Vorgabe zur Einhaltung der maximalen Haltezeiten in Erfurt Hbf (Nutzungsbedingung 5, siehe Abschnitt 2.5) zur Anwendung. Bleibt trotz Reduzierung auf die maximale Haltezeit ein Konflikt bestehen, werden erweiterte Konstruktionsräume angewendet (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.

(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 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.

Zuweisung von Kapazitäten einer anderen Verkehrsart

(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 (3) und (4) 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 nicht zu einem Erfolg, hält die DB InfraGO AG Rücksprache mit den betroffenen ZB der nehmenden Verkehrsarten (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril 402.0203 Abschnitt 6 (5)), sofern eine Lösung des Konflikts ohne Trassenverzicht der im Konflikt befindlichen Trassen der gebenden Verkehrsarten möglich ist. Für Trassen, die nach der vereinfachten Koordinierung nicht konfliktfrei konstruiert werden können, erfolgt eine Ablehnung.
- c. Führt die vereinfachte Koordinierung nach Ziffer 8b. nicht zu einem Erfolg, so räumt die DB InfraGO AG den Zugtrassen der nehmenden Verkehrsarten in der verfügbaren Restkapazität der gebenden Verkehrsart den Vorrang gemäß folgender Reihenfolge ein:
 1. Nachrang von Leer- und Triebfahrzeugfahrten für Trassenanmeldungen, die den TÜLS-Abschnitt ganz oder teilweise befahren (Nutzungsbedingung 3, siehe Abschnitt 2.3)
 2. Höhe des Regelentgelt gemäß Ziffer 4.2.1.10 INB
- d. 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.

Teilzuweisung

(9) Trassen, die auf den TÜLS-Abschnitten angemeldet werden und mehrere Abschnitte mit Vorgaben zur maximalen Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart (Nutzungsbedingung 1, siehe Abschnitt

2.1) befahren und in einem dieser Abschnitte im Laufweg keine Zuweisung erfahren, können ausschließlich eine Teilzuweisung bis zur letzten geeigneten Betriebsstelle vor dem ersten Abschnitt und ab der ersten geeigneten Betriebsstelle hinter dem letzten Abschnitt mit Vorgaben zur maximalen Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart erhalten.

(10) Bei den am Entscheidungsverfahren beteiligten Zugangsberechtigten fragt die DB InfraGO AG 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.

Die Zugangsberechtigten werden die Abfrage innerhalb von einem Arbeitstag beantworten. Erfolgt keine fristgerechte Antwort, gilt dies als Verzicht auf eine Teilzuweisung. Ist zur Umsetzung einer Teilzuweisung die Anmeldung einer Teiltrasse – gegebenenfalls mit einer neuen Zugnummer – notwendig, teilt die DB InfraGO AG dies dem Zugangsberechtigten – bei beabsichtigter räumlicher Teilzuweisung unter Angabe des Abgangs- und / oder Zielbahnhofs – mit, der Zugangsberechtigte wird die Anmeldung dann entsprechend den Vorgaben der DB InfraGO AG innerhalb von 2 Arbeitstagen durchführen. Legt der Zugangsberechtigte die Anmeldung nicht entsprechend den Anforderungen innerhalb der 2 Arbeitstage an, gilt dies als Verzicht auf die Abgabe eines Teilangebotes für diesen Trassenteil.

3.2 Zweite Netzfahrplanerstellungsphase

Sofern Trassenanmeldungen für die zweite Netzfahrplanerstellungsphase bzw. Anträge auf Änderung von Trassenverträgen der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung eingehen, erfolgt deren Zuweisung in Rahmen der zweiten Netzfahrplanerstellungsphase 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 nicht zu einem Erfolg, hält die DB InfraGO AG Rücksprache mit den betroffenen ZB (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril. 402.0203 Abschnitt 6 (5)), sofern eine Lösung des Konflikts ohne Trassenverzicht der im Konflikt befindlichen Trassen der ersten oder zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung möglich ist.

(4) Soweit bereits vertraglich gebundene Zugtrassen aus der ersten Netzfahrplanerstellungsphase geändert werden müssten, fragt die DB InfraGO AG bei diesen Konfliktpartnern ab, ob der Durchführung eines vereinfachten Koordinierungsverfahren zugestimmt wird.

Wird die Zustimmung durch den betroffenen ZB nicht innerhalb von einem Arbeitstag erteilt, gilt die Zustimmung als abgelehnt.

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

(6) Für die Teilzuweisung gilt Abschnitt 3.1 Absätze 9 und 10 ("Teilzuweisung").

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

Sind nach Vergabe der in Nutzungsbedingung 1 (Abschnitt 2.1) enthaltenen maximalen Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart im Rahmen der ersten Phase (Abschnitt 3.1) oder zweiten Phase (Abschnitt 3.2) der Netzfahrplanerstellung noch Kapazitäten nicht zugewiesen oder Kapazitäten wieder storniert worden, so stehen diese dem Gelegenheitsverkehr zur Verfügung bzw. werden für Umleitungsverkehre bei baubedingten Kapazitätseinschränkungen auf anderen Strecken verwendet. Die Entscheidung über die Zuweisung erfolgt nach Ziffer 4.2.2.6.1 der INB. Sofern die Kapazitäten nach Nutzungsbedingung 1 (Abschnitt 2.1) überschritten sind, erfolgt eine Trassenablehnung.