

Beabsichtigte Änderungen - Ril 402.0305
betriebllich-technisches / netzzugangsrelevantes Regelwerk
synoptische Darstellung

Abschn./ Pkt	Regelung alt	Regelung neu	Änderungsgrund/Anmerkungen
INB 2027 Ril 402.0305 Abschnitt 16 (4)	Neuer Absatz (4)	<p>(4) Sind nach dem Zuweisungsverfahren des Abschnitts 16 Abs. 1 - Abs. 3 noch Kapazitäten, die für die betreffende Dienstleistungsart im Dienstleistungsartenmix festgelegt sind, noch nicht zugewiesen oder Kapazitäten wieder storniert worden, so stehen die Kapazitäten aller Dienstleistungsarten 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 festgelegten Kapazitäten aller Dienstleistungsarten im Dienstleistungsartenmix überschritten sind, erfolgt eine Trassenablehnung.</p>	Siehe unten.

Begründung der vorläufigen Inkraftsetzung gemäß § 19 Abs. 6 ERegG zur Richtlinie 402.0305

Die festgelegte maximale Anzahl an Kapazitäten je Dienstleistungsart kommen neben dem Netzfahrplan auch im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs oder für baubedingte Umleiter zur Anwendung. Dies ist notwendig, um Qualitätsaspekte im Rahmen der Fahrplanerstellung zu berücksichtigen. Die Kapazitäten auf den baubedingt eingeschränkten Streckenabschnitten können die Bedarfe nicht vollständig abdecken. Die Zugzahlen sind berechnet auf einer Auslastung von 115 %. Bei einer solchen Auslastung wird gemäß eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchungen die Grenze zur mangelhaften Betriebsqualität erreicht. Einer solchen wird mit der Begrenzung der Zugzahlen entgegengewirkt und ein sicherer, leistungsfähiger und zuverlässiger Bahnbetrieb gewährleistet.

Die Änderungen treten gemäß § 19 Abs. 6 ERegG am 08.04.2026 vorläufig in Kraft.

Mit den beabsichtigten Änderungen wahrt die DB InfraGO AG die Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten gemäß § 3 Nr. 2 ERegG und gewährleistet einen leistungsfähigen und zuverlässigen Betrieb der Eisenbahninfrastruktur gemäß § 3 Nr. 5 ERegG.

Ohne eine Begrenzung der vorgesehenen Zugmengenanzahl würde es zu einer mangelhaften Betriebsqualität auf den baubedingt eingeschränkten Streckenabschnitten im Gelegenheitsverkehr oder für baubedingte Umleiter kommen, sodass ohne die Änderung das Regulierungsziel des § 3 Nr. 5 ERegG, insbesondere ein leistungsfähiger und zuverlässiger Betrieb der Eisenbahninfrastruktur nicht gewährleistet und somit das Regulierungsziel wesentlich beeinträchtigt wäre. Eine erhöhte Betriebsqualität wahrt auch die Interessen der Zugangsberechtigten, weil die entsprechende Begrenzung insbesondere dem Abbau von Folgeverspätungen und somit einem pünktlicheren Schienenverkehr dient. Ohne die Änderung wäre das Regulierungsziel nach § 3 Nr. 2 ERegG wesentlich beeinträchtigt.

Damit die Betriebsqualität im Fahrplanjahr 2027 gesteigert werden kann, ist eine unterjährige Änderung erforderlich. Darüber hinaus ist eine vorläufige Inkraftsetzung erforderlich, damit noch im Zeitpunkt der Trassenanmeldephase zur 1. Phase der Netzfahrplanerstellung transparent für die Zugangsberechtigten dargestellt ist, dass auch im Gelegenheitsverkehr die begrenzten Zugzahlen zur Anwendung kommen und nur entsprechende Kapazitäten zur Verfügung stehen.

Ein Abwarten auf die nächste Anpassung der Nutzungsbedingungen nach den Fristen des § 19 Abs. 5 ERegG würde dazu führen, dass diese Anpassung erst zum Fahrplanjahr 2028 verbindlich werden würde und für das Fahrplanjahr 2027 keine Auswirkungen mehr hätte, womit die zu erzielende Betriebsqualität auch im Sinne der Zugangsberechtigten nicht erreicht werden könnte.

Das Einhalten der Fristvorgaben aus § 19 Abs. 5 ERegG führt daher im Ergebnis zu einer konkreten und wesentlichen Beeinträchtigung der Regulierungsziele gemäß § 3 Nr. 2 und 5 ERegG.