

Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG 2026 (INB 2026)

| INB 2026 | INB 2026 | Anmerkungen |
|---|--|--|
| <p>Verzeichnis der Anlagen</p> <p>[...]</p> | <p>Verzeichnis der Anlagen</p> <p>[...]</p> <p>Anlage 4.11a - Pilotverfahren: Übersicht Kapazitäten Berlin bis 01.10.2026</p> <p>Anlage 4.11b - Pilotverfahren: Übersicht Kapazitäten Berlin ab 02.10.2026</p> <p>Anlage 4.11c - Messmethodik und Verfahrensschritte bei der Bewertung des Pilotverfahrens</p> | <p>Die Änderungen treten gemäß § 19 Abs. 6 ERegG am 12.02.2026 vorläufig in Kraft. Die ausführliche Begründung der vorläufigen Inkraftsetzung findet sich ab Seite 5 dieser Synopse.</p> |
| | <p>4.11 Pilotverfahren zur Verbesserung der Betriebsqualität durch Verkehrsreduktion im Knoten Berlin</p> <p>Die Pünktlichkeit im Knoten Berlin, insbesondere Nord-Süd-Tunnel, ist auf einem nicht zufriedenstellenden Niveau. Das Niveau der Pünktlichkeit sinkt rapide, wenn das Betriebsprogramm zu viele Trassen vorsieht. Es wurde identifiziert, dass das derzeitige Betriebsprogramm zu viel Trassen enthält, als dass eine stabile Pünktlichkeit gewährleistet werden könnte. Damit im Zeitraum der Sperrung der Berliner Stadtbahn ab dem 14.06.2026 ein stabiles Pünktlichkeitsniveau im Nord-Süd-Tunnel auch bei Aufnahme zusätzlicher (Umleiter-)Züge gehalten werden kann, erfolgt gegenüber der bisherigen Bauausplanung eine Entlastung des Betriebsprogramms. Um spürbare Effekte bei der Pünktlichkeit für den Zeitraum zu erzielen, stehen die Kapazitäten, die freiwillig herausgenommen wurden, für eine unterjährige Belegung nicht zur Verfügung. Das konkrete Ziel des Pilotverfahrens sind positive Einwirkungen auf die Betriebsqualität.</p> <p>Durch dieses Verfahren wird von den Vorgaben der Ziffer 4.2.2.6 der INB bezüglich der Vergabe von Restkapazitäten im Gelegenheitsverkehr abgewichen, da die frei gewordenen Kapazitäten nicht als Restkapazität zur Verfügung stehen.</p> <p>Das Pilotverfahren findet</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ auf den Streckenabschnitten von/ nach Berlin-Spandau - Berlin Hbf - Südkreuz mit der VzG 6107, 6106, 6134/ 6171 sowie von/ nach Gesundbrunnen (Wedding) - Berlin Hbf - Südkreuz mit den VzG 6171 | <p>Die Änderungen treten gemäß § 19 Abs. 6 ERegG am 12.02.2026 vorläufig in Kraft. Die ausführliche Begründung der vorläufigen Inkraftsetzung findet sich ab Seite 5 dieser Synopse.</p> |

| INB 2026 | INB 2026 | Anmerkungen |
|--|---|--|
| | <p data-bbox="974 256 1621 284"> vom 14.06.2026 00:00 Uhr bis 12.12.2026 bis 23:59 Uhr </p> <p data-bbox="898 316 949 339">statt.</p> <p data-bbox="898 368 1621 560"> Die konkreten freigewordenen und nicht zu belegenden Kapazitäten sind der Anlage 4.11a für den Zeitraum vom 14.06.2026 bis 01.10.2026 und der Anlage 4.11b für den Zeitraum vom 02.10.2026 bis 12.12.2026 zu entnehmen. Die zeitlich Teilung der Kapazitäten ist darauf zurückzuführen, dass ab dem 02.10.2026 der Hochleistungskorridor Lehrte - Berlin beginnt und damit einhergehend Änderungen der Kapazitäten vorzunehmen waren. </p> <p data-bbox="898 592 1621 671"> Eine aktive Beteiligung der ZB während der Durchführung des Pilotverfahrens auf dem jeweiligen Streckenabschnitt ist nicht vorgesehen. </p> <p data-bbox="898 703 1621 895"> Die DB InfraGO AG bewertet während der Dauer des Pilotverfahrens fortlaufend die Auswirkungen der nach Maßgabe dieses Pilotverfahrens frei gewordenen und einer Wiedervergabe entzogenen Kapazitäten auf die Betriebsqualität. Die Bewertung erfolgt nach einer einheitlichen, sachgerechten und nachvollziehbaren Methodik; die maßgeblichen Bewertungskriterien und Verfahrensschritte ergeben sich aus Anlage 4.11c. </p> | |
| <p data-bbox="96 932 1234 959">Anlage 4.6.2: Übersicht der überlasteten Schienenwege und dafür geltende Nutzungsbedingungen</p> | | |
| <p data-bbox="96 1023 2166 1078">Anlage 4.6.2: Nutzungsvorgaben für die als temporär überlastet erklärten Schienenwege während der Generalsanierung der Strecke Troisdorf – Koblenz – Wiesbaden (10.07.-12.12.2026)</p> | | |
| | <p data-bbox="898 1150 1487 1174">3.4 Zusätzliche Kapazitäten im Gelegenheitsverkehr</p> <p data-bbox="898 1182 1621 1374"> Zusätzlich stehen höchstens 5 Kapazitäten pro Kalendertag für Züge mit dem Ladegut Eisenerz und Kohle, Start in einem Seehafen in den Niederlanden und dem Ziel Dillingen Hochofen Hütte zur Verfügung. Diese dürfen abweichend von der Ziffer 4.7.3.1 der INB auf dem temporär überlasteten Schienenweg mit einer gesicherten Durchfahrt (Überschreitung der Regelgrenzlast) zugewiesen werden. Bei der Trassenanmeldung ist das Ladegut anzugeben. </p> | <p data-bbox="1682 1118 2166 1525"> Wie im Verfahren BK10-26-0056_Z mit Schreiben vom 06.05.2026 als Antwort auf das 2. Anhörungsschreiben vom 09.04.2026 angekündigt, hat die DB InfraGO AG die in diesem Verfahren eingebrachten Eingaben von Zugangsberechtigten zum Anlass genommen, die Regelungen dahingehend zu überprüfen, dass es nicht zu einem Ausschluss versorgungsrelevanter Güterverkehre kommt. Denn bei der Bewertung von TÜLS-Regelungen kommt dem gesellschaftlichen Nutzen eine herausgehobene Bedeutung zu. Dieser umfasst auch die Sicherstellung der Versorgung der Industrie und der Wirtschaft und </p> |

| INB 2026 | INB 2026 | Anmerkungen |
|----------|----------|--|
| | | <p>schließt insofern versorgungsrelevante Güterverkehre mit ein.</p> <p>Nach dieser Maßgabe ist zur Sicherstellung der Durchführung von Verkehren auf der in der Regelung genannten Relation mit den genannten Gütern eine Regelung zu treffen.</p> <p>Die Änderung wird am 11.06.2026 gemäß § 19 Abs. 6 ERegG vorläufig in Kraft gesetzt. Ohne die vorläufige Inkraftsetzung würde die Regelung keine bzw. verspätet eine Wirkung entfalten, da sie nur im Zeitraum der Generalsanierung vorgesehen und notwendig ist. Eine vorläufige Inkraftsetzung ist erforderlich, da andernfalls die konkrete Gefahr besteht, dass die Dillinger Hütte nicht ausreichend mit Ressourcen versorgt werden kann. Alternative Möglichkeiten zur Sicherstellung der Versorgung über die Schiene stehen derzeit nicht zur Verfügung. Insbesondere können die fehlenden Ressourcen nicht durch zusätzliche Zugverkehre kompensiert werden.</p> <p>Die eingeschränkte Kompensationsfähigkeit beruht maßgeblich auf begrenzten Lade- und Entladekapazitäten in Rotterdam und Dillingen sowie auf den bestehenden Restriktionen der Verladetechnologie. Ohne eine vorläufige Inkraftsetzung ist eine rechtzeitige und verlässliche Versorgung daher nicht gewährleistet.</p> <p>Ein striktes Festhalten an den Fristvorgaben des § 19 Abs. 5 ERegG würde folglich zu einer wesentlichen Beeinträchtigung der Regulierungsziele nach § 3 ERegG führen, insbesondere des Ziels gemäß § 3 Nr. 2 ERegG.</p> <p>Die Sicherstellung der Versorgung der Dillinger Hütte liegt sowohl im Interesse der Zugangsberechtigten als auch im Interesse des Betreibers des Stahlwerks sowie letztlich der Verbraucher, die auf die Stahlproduktion</p> |

| INB 2026 | INB 2026 | Anmerkungen |
|--|-------------------------------------|---|
| | | angewiesen sind. Ohne die vorläufige Maßnahme wären diese Interessen erheblich gefährdet. Zugleich dient die vorläufige Inkraftsetzung der Gewährleistung eines sicheren, leistungsfähigen und zuverlässigen Betriebs der Eisenbahninfrastruktur nach § 3 Nr. 5 ERegG. |
| Anlage 4.11a – Pilotverfahren: Übersicht Kapazitäten Berlin bis 01.10.2026 | | |
| | Siehe in der Anlage | Die Änderungen treten gemäß § 19 Abs. 6 ERegG am 12.02.2026 vorläufig in Kraft. Die ausführliche Begründung der vorläufigen Inkraftsetzung findet sich ab Seite 5 dieser Synopse. |
| Anlage 4.11b – Pilotverfahren: Übersicht Kapazitäten Berlin ab 02.10.2026 | | |
| | Siehe in der Anlage | Die Änderungen treten gemäß § 19 Abs. 6 ERegG am 12.02.2026 vorläufig in Kraft. Die ausführliche Begründung der vorläufigen Inkraftsetzung findet sich ab Seite 5 dieser Synopse. |
| Anlage 4.11c – Pilotverfahren: Bewertungskriterien und Verfahrensschritte | | |
| | Siehe in der Anlage | Die Änderungen treten gemäß § 19 Abs. 6 ERegG am 12.02.2026 vorläufig in Kraft. Die ausführliche Begründung der vorläufigen Inkraftsetzung findet sich ab Seite 5 dieser Synopse. |

**Begründung der vorläufigen Inkraftsetzung gemäß § 19 Abs. 6 ERegG**

Die Ziffer 4.11 mit der Einführung eines Pilotverfahrens zur Verbesserung der Betriebsqualität durch Verkehrsreduktion im Zeitraum vom 14.06.2026 bis zum Fahrplanwechsel auf den Streckenabschnitten von/ nach Berlin-Spandau - BerlinHbf - Südkreuz mit der VzG 6107, 6106, 6134/ 6171 sowie von/ nach Gesundbrunnen (Wedding) - Berlin Hbf - Südkreuz mit der VzG 6171 wird unterjährig in die INB 2026 aufgenommen und vorläufig zum 11.06.2026 in Kraft gesetzt.

Die Pünktlichkeit ist im Jahr 2026 verkehrsartenübergreifend an verschiedenen relevanten Stellen des Netzes nicht zufriedenstellend. Dies gilt insbesondere für die hochbelasteten Knoten, die neurologische Engpässe im Schienennetz darstellen. Das Niveau der Pünktlichkeit sinkt rapide, wenn das Betriebsprogramm zu viele Trassen vorsieht. Um dieser Entwicklung entgegenzusteuern, wird der Ansatz im Rahmen dieses Pilotverfahrens verfolgt, dass durch die freiwillige Herausnahme von zugewiesenen Verkehren durch ZB und ohne eine Wiederbelegung der dadurch freigewordenen Kapazität durch neue Trassenanmeldungen die Betriebsqualität stabilisiert wird. Das konkrete Ziel des Pilotverfahrens sind positive Einwirkungen auf die Betriebsqualität.

Es wurde identifiziert, dass das derzeitige Betriebsprogramm im Knoten Berlin und dabei insbesondere Nord-Süd-Tunnel zu viel Trassen enthält. Damit im Zeitraum der Sperrung der Berliner Stadtbahn ab dem 14.06.2026 ein stabiles Pünktlichkeitsniveau im Nord-Süd-Tunnel auch bei Aufnahme zusätzlicher (Umleiter-)Züge gehalten werden kann, erfolgt gegenüber der bisherigen Bauausplanung eine Entlastung des Betriebsprogramms und die durch die Entlastung frei gewordenen Kapazitäten sind einer erneuten Zuweisung entzogen. Ein besseres und stabileres Betriebsbild soll dadurch erreicht werden. Dieses Pilotverfahren ist zum einen zeitlich ausreichend über mehrere Monate gestreckt, so dass (kurzfristige) aussagekräftige Rückschlüsse hieraus gezogen werden können. Zum anderen ist das Pilotverfahren geographisch auf einen wichtigen Streckenabschnitt des Netzes bezogen, das eine Baubetroffenheit aufweist und eine gute Vergleichsbasis zum Zwecke der Auswertung des Piloten mit dem Vorjahr 2025 mitbringt.

Die vorläufige Inkraftsetzung dieser beabsichtigten Änderung ist erforderlich. Das Einhalten der Fristvorgaben aus § 19 Abs. 5 ERegG und damit eine Anpassung der INB im Rahmen des Regelprozesses für die INB 2028 führt im Ergebnis zu einer konkreten und wesentlichen Beeinträchtigung der Regulierungsziele gemäß § 3 Nr. 2, 3, 5 und 6 ERegG. Ein Zuwarten auf den Regelprozess der INB 2028 würde bedeuten, dass die aktuellen Gegebenheiten auf dem Streckenabschnitt wie die gegebene Baubetroffenheit nicht genutzt werden würde.

Ohne eine solche vorläufige Anpassung der INB 2026 wäre insbesondere die Gewährleistung eines sicheren, leistungsfähigen und zuverlässigen Betriebs der Eisenbahninfrastruktur wesentlich gefährdet, da eine sehr starke Auslastung des Streckenabschnittes des Piloten gegeben ist. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls die Betroffenheit des Regulierungsziels der Wahrung der Interessen der Zugangsberechtigten auf dem Gebiet der Eisenbahnmärkte bei der Förderung und Sicherstellung eines wirksamen Wettbewerbs in den Eisenbahnmärkten sowie die Wahrung der Interessen der Verbraucher gemäß § 3 Nr. 2 ERegG zu sehen.