

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: Entlastung des Abschnitts Mainz Kaiserbrücke - Mainz Kaiserbrücke Ost	8
2.3 Nutzungsbedingung 3: Nachrang von Leer- und Triebfahrzeugfahrten	8
2.4 Nutzungsbedingung 4: Erweiterte Konstruktionsspielräume	8
2.5 Nutzungsbedingung 5: Vorgabe für Zugwenden in Hennef (Sieg)	8
2.6 Nutzungsbedingung 6: Vorgabe für Zugwenden in Bonn Hbf	8
2.7 Nutzungsbedingung 7: Vorgabe für Zugwenden in Bonn-Bad Godesberg und Bonn-Bad Godesberg Nord	8
2.8 Nutzungsbedingung 8: Vorgabe für Zugwenden in Bonn-Mehlem	8
2.9 Nutzungsbedingung 9: Vollständiges Durchfahren des Abschnitt Koblenz - Bingen	9
2.10 Nutzungsbedingung 10: Vorgabe zu Kundenhalten im SGV	9
3. Anwendung der Nutzungsbedingungen im Prozessablauf	10
3.1 Erste Netzfahrplanerstellungphase	11
3.2 Zweite Netzfahrplanerstellungphase	13
3.3. Nutzung von Restkapazitäten im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs oder für baubedingte Umleiter	14
3.4 Zusätzliche Kapazitäten im Gelegenheitsverkehr	14

1. Definition temporär überlasteter Schienenwege TÜLS

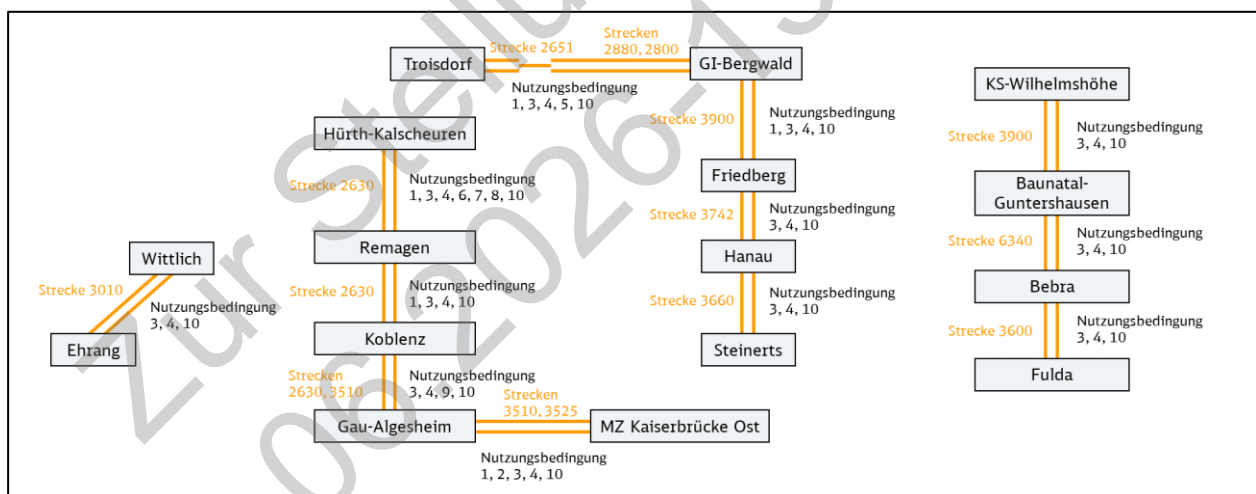
Aufgrund der sich abzeichnenden Überlastung der Umleitungsstrecken während der Totalsperrung (TSP) der Strecke Troisdorf – Koblenz – Wiesbaden hat die DB InfraGO AG temporäre überlastete Schienenwege auf verschiedenen Abschnitten der Umleitungsstrecken erklärt.

Folgende Abschnitte sind als temporär überlastet erklärt worden:

- Remagen – Koblenz Hbf – Bingen Hbf – Mainz Kaiserbrücke Ost (Strecken 2630, 3510, 3525)
- Wittlich – Ehrang (Strecke 3010)
- Troisdorf – Siegen – Haiger – Gießen-Bergwald – Friedberg – Großkrotzenburg – Steinerts (Strecken 2651, 2880, 2881, 2800, 2651, 3703, 3900, 3742, 3672, 3660)
- Kassel-Wilhelmshöhe – Bebra – Fulda (Strecken 3900, 6340, 3600)

2. Nutzungsvorgaben

Die für die TÜLS- und ÜLS-Abschnitte formulierten Nutzungsbedingungen lassen sich auf den zentralen Umleitungsstrecken wie folgt verorten.



Nutzungsbedingung 1: Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart

Nutzungsbedingung 2: Entlastung des Abschnitts Mainz Kaiserbrücke - Mainz Kaiserbrücke Ost

Nutzungsbedingung 3: Nachrang von Leer- und Triebfahrzeugfahrten

Nutzungsbedingung 4: Erweiterte Konstruktionsspielräume

Nutzungsbedingung 5: Vorgabe für Zugwenden in Hennef (Sieg)

Nutzungsbedingung 6: Vorgabe für Zugwenden in Bonn Hbf

Nutzungsbedingung 7: Vorgabe für Zugwenden in Bonn-Bad Godesberg und Bonn-Bad Godesberg Nord

Nutzungsbedingung 8: Vorgabe für Zugwenden in Bonn-Mehlem

Nutzungsbedingung 9: Vollständiges Durchfahren

Nutzungsbedingung 10: Vorgabe zu Kundenhalten im SGV

2.1 Nutzungsbedingung 1: Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart

Während der Generalsanierung der Strecke Troisdorf – Koblenz – Wiesbaden stehen auf einzelnen Streckenabschnitten der für temporär überlastet erklärten Schienenwege jeder Verkehrsart eine maximal definierte Anzahl an Kapazitäten zur Verfügung.

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 2630 mit dem Abschnitt¹

- Hürth-Kalscheuren (KKAS) – Bonn-Mehlem (KBM)

2630	N-S-Richtung				S-N-Richtung			
	KKAS - KBM				KBM - KKAS			
	NV	FV	GV	GelV	NV	FV	GV	GelV
Grundtakt	3	1	4		3	1	4	
0 - 1 Uhr	2	1	5	0	2	0	6	0
1 - 2 Uhr	2	0	5	1	1	1	6	0
2 - 3 Uhr	1	0	7	0	1	0	7	0
3 - 4 Uhr	0	0	8	0	0	0	8	0
4 - 5 Uhr	1	1	6	0	2	0	5	1
5 - 6 Uhr	2	0	6	0	3	1	4	0
6 - 7 Uhr	3	1	4	0	3	1	4	0
7 - 8 Uhr	3	1	4	0	3	1	4	0
8 - 9 Uhr	3	1	4	0	3	1	4	0
9 - 10 Uhr	3	1	4	0	3	1	4	0
10 - 11 Uhr	3	1	3	1	3	1	4	0
11 - 12 Uhr	3	1	4	0	3	1	3	1
12 - 13 Uhr	3	1	4	0	3	1	4	0
13 - 14 Uhr	3	1	4	0	3	1	4	0
14 - 15 Uhr	3	1	4	0	3	1	4	0
15 - 16 Uhr	3	1	4	0	3	1	4	0
16 - 17 Uhr	3	1	4	0	3	1	4	0
17 - 18 Uhr	3	1	4	0	3	1	4	0
18 - 19 Uhr	3	1	4	0	3	1	4	0
19 - 20 Uhr	3	1	4	0	3	1	4	0
20 - 21 Uhr	3	1	4	0	3	1	4	0
21 - 22 Uhr	3	1	4	0	3	1	4	0
22 - 23 Uhr	3	1	4	0	3	1	4	0
23 - 24 Uhr	3	1	4	0	2	1	5	0

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

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 2630 mit dem Abschnitt²

- Remagen (KRE) – Koblenz-Lützel Nord (KKOLN)

2630	N-S-Richtung				S-N-Richtung			
	KRE - KKOLN				KKOLN - KRE			
	NV	FV	GV	GelV	NV	FV	GV	GelV
Grundtakt	2	1	4		2	1	4	
0 - 1 Uhr	1	1	5	0	1	0	6	0
1 - 2 Uhr	1	0	6	1	0	1	6	0
2 - 3 Uhr	0	0	7	0	0	0	7	0
3 - 4 Uhr	0	0	7	0	0	0	6	1
4 - 5 Uhr	1	1	6	0	1	1	5	0
5 - 6 Uhr	2	0	5	0	2	0	5	0
6 - 7 Uhr	2	1	4	0	2	1	4	0
7 - 8 Uhr	2	1	4	0	2	1	4	0
8 - 9 Uhr	3	1	3	0	3	1	3	0
9 - 10 Uhr	2	1	4	0	2	1	4	0
10 - 11 Uhr	2	1	4	0	2	1	3	1
11 - 12 Uhr	2	1	3	1	2	1	4	0
12 - 13 Uhr	2	1	4	0	2	1	4	0
13 - 14 Uhr	2	1	4	0	2	1	4	0
14 - 15 Uhr	2	1	4	0	2	1	4	0
15 - 16 Uhr	3	1	3	0	2	1	4	0
16 - 17 Uhr	2	1	4	0	3	1	3	0
17 - 18 Uhr	2	1	4	0	2	1	4	0
18 - 19 Uhr	2	1	4	0	2	1	4	0
19 - 20 Uhr	2	1	4	0	2	1	4	0
20 - 21 Uhr	2	1	4	0	2	1	4	0
21 - 22 Uhr	2	1	4	0	2	1	4	0
22 - 23 Uhr	2	1	4	0	2	1	4	0
23 - 24 Uhr	2	1	4	0	1	1	5	0

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

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 3510 mit dem Abschnitt³

- Gau-Algesheim (FGAL) – Mainz-Mombach (FMM)

2630	N-S-Richtung				S-N-Richtung			
	FGAL - FMM				FMM - FGAL			
	NV	FV	GV	GelV	NV	FV	GV	GelV
Grundtakt	4	1	3		4	1	3	
0 - 1 Uhr	1	0	7	0	1	1	6	0
1 - 2 Uhr	0	1	7	0	0	0	8	0
2 - 3 Uhr	0	0	8	0	0	0	7	1
3 - 4 Uhr	0	0	7	1	0	1	7	0
4 - 5 Uhr	2	0	6	0	1	0	7	0
5 - 6 Uhr	4	0	4	0	4	1	3	0
6 - 7 Uhr	5	1	2	0	2	1	5	0
7 - 8 Uhr	5	1	2	0	4	1	3	0
8 - 9 Uhr	5	1	2	0	4	1	2	1
9 - 10 Uhr	5	1	2	0	3	1	4	0
10 - 11 Uhr	3	1	4	0	5	1	2	0
11 - 12 Uhr	5	1	2	0	3	1	4	0
12 - 13 Uhr	3	1	3	1	5	1	2	0
13 - 14 Uhr	5	1	2	0	4	1	3	0
14 - 15 Uhr	3	1	4	0	5	1	2	0
15 - 16 Uhr	5	1	2	0	3	1	4	0
16 - 17 Uhr	3	1	4	0	5	1	2	0
17 - 18 Uhr	5	1	2	0	5	1	2	0
18 - 19 Uhr	3	1	4	0	5	1	2	0
19 - 20 Uhr	5	1	2	0	4	1	3	0
20 - 21 Uhr	3	1	4	0	4	1	3	0
21 - 22 Uhr	4	1	3	0	4	1	3	0
22 - 23 Uhr	2	1	5	0	4	1	3	0
23 - 24 Uhr	1	1	6	0	2	0	6	0

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

Strecke 2651 mit dem Abschnitt⁴

- Blankenberg (KBLB) – Merten (KMET)

2651	beide Ri.			
	KBLB - KBM			
Abschnitte	NV	FV	GV	GelV
Verkehrsart				
Grundtakt	4	0	3,5	
0 - 1 Uhr	2	0	5	0
1 - 2 Uhr	1	0	7	0
2 - 3 Uhr	2	0	5	0
3 - 4 Uhr	2	0	6	0
4 - 5 Uhr	2	0	5	0
5 - 6 Uhr	3	0	5	0
6 - 7 Uhr	4	0	3	0
7 - 8 Uhr	4	0	4	0
8 - 9 Uhr	4	0	3	0
9 - 10 Uhr	4	0	4	0
10 - 11 Uhr	4	0	3	0
11 - 12 Uhr	4	0	4	0
12 - 13 Uhr	4	0	3	0
13 - 14 Uhr	4	0	4	0
14 - 15 Uhr	4	0	3	0
15 - 16 Uhr	4	0	4	0
16 - 17 Uhr	4	0	3	0
17 - 18 Uhr	4	0	4	0
18 - 19 Uhr	4	0	3	0
19 - 20 Uhr	4	0	4	0
20 - 21 Uhr	4	0	3	0
21 - 22 Uhr	4	0	4	0
22 - 23 Uhr	4	0	3	0
23 - 24 Uhr	4	0	4	0

⁴ Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der jeweils ersten Betriebsstelle des Abschnitts.

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 3900 mit dem Abschnitt⁵

- Gießen-Bergwald (FGB) – Friedberg (FFG)

3900	N-S-Richtung				S-N-Richtung			
	FGB - FFG				FFG - FGB			
	NV	FV	GV	GelV	NV	FV	GV	GelV
Grundtakt	3	1	4		3	1	4	
0 - 1 Uhr	1	1	5	0	1	0	6	0
1 - 2 Uhr	0	0	7	0	1	0	6	0
2 - 3 Uhr	0	0	7	0	0	0	7	0
3 - 4 Uhr	0	0	7	0	0	0	7	0
4 - 5 Uhr	2	0	5	0	0	0	7	0
5 - 6 Uhr	3	0	4	0	2	0	5	0
6 - 7 Uhr	4	0	3	0	3	2	2	0
7 - 8 Uhr	4	0	3	0	3	0	4	0
8 - 9 Uhr	4	0	3	0	3	0	4	0
9 - 10 Uhr	3	2	2	0	3	1	3	0
10 - 11 Uhr	2	0	4	1	2	1	4	0
11 - 12 Uhr	3	1	3	0	3	0	4	0
12 - 13 Uhr	2	0	5	0	2	1	3	1
13 - 14 Uhr	3	2	2	0	3	0	4	0
14 - 15 Uhr	2	0	5	0	2	2	3	0
15 - 16 Uhr	3	1	3	0	3	0	4	0
16 - 17 Uhr	3	0	4	0	4	1	2	0
17 - 18 Uhr	3	2	2	0	4	0	3	0
18 - 19 Uhr	3	1	3	0	4	2	1	0
19 - 20 Uhr	3	0	4	0	3	0	4	0
20 - 21 Uhr	3	0	4	0	3	0	4	0
21 - 22 Uhr	3	1	3	0	3	0	4	0
22 - 23 Uhr	2	1	4	0	3	0	4	0
23 - 24 Uhr	2	0	5	0	2	0	5	0

⁵ Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Butzbach.

2.2 Nutzungsbedingung 2: Entlastung des Abschnitts Mainz Kaiserbrücke - Mainz Kaiserbrücke Ost

Für Trassenanmeldungen für Züge des SPNV auf der Relation

- Darmstadt Hbf - Mainz-Bischofsheim - Mainz Hbf - Wiesbaden Hbf

gilt eine maximale Zugzahl von 1 Zug je Stunde und Richtung im Abschnitt

- Mainz-Bischofsheim - Mainz Hbf - Mainz Kaiserbrücke - Mainz Kaiserbrücke Ost - Wiesbaden Hbf.

Darüber hinaus zusätzlich verkehrende Züge dieser Relation wenden im Bahnhof Mainz-Bischofsheim.

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: Vorgabe für Zugwenden in Hennef (Sieg)

Das planmäßige Wenden von Zügen im Bahnhof Hennef (Sieg) ist nur am Gleis 3 und nur für Züge des SPNV zulässig. Die DB InfraGO AG berücksichtigt dies im Rahmen der Netzfahrplanerstellung (Konstruktion). Sich hieraus ergebende Trassennutzungskonflikte werden nach dem Verfahren gemäß Ziffer 3 entschieden.

2.6 Nutzungsbedingung 6: Vorgabe für Zugwenden in Bonn Hbf

Das planmäßige Wenden von Zügen in Bonn Hbf ist nur für Züge des SPNV von/nach Rheinbach, Euskirchen und Bad Münstereifel zulässig.

2.7 Nutzungsbedingung 7: Vorgabe für Zugwenden in Bonn-Bad Godesberg und Bonn-Bad Godesberg Nord

Das planmäßige Wenden von Zügen in den Bahnhöfen Bonn-Bad Godesberg und Bonn-Bad Godesberg Nord ist nicht zulässig.

2.8 Nutzungsbedingung 8: Vorgabe für Zugwenden in Bonn-Mehlem

Das planmäßige Wenden von Zügen im Bahnhof Bonn-Mehlem ist nur am Gleis 3 und nur für Züge des SPNV zulässig. Die DB InfraGO AG berücksichtigt dies im Rahmen der Netzfahrplanerstellung (Konstruktion). Sich hieraus ergebende Trassennutzungskonflikte werden nach dem Verfahren gemäß Ziffer 3 entschieden.

2.9 Nutzungsbedingung 9: Vollständiges Durchfahren des Abschnitt Koblenz - Bingen

Trassenanmeldungen für Züge auf der linken Rheinstrecke (Strecke 2630) müssen den Abschnitt Koblenz Hbf (KKO) - Bingen (Rhein) Hbf (FBGK) im Zeitraum von 6:00 bis 21:00 vollständig durchfahren.

Hiervon ausgenommen sind Gleisanschließer und 2 Zugpaare von und nach Oberwesel (FOBW) im SPNV.

2.10 Nutzungsbedingung 10: Vorgabe zu Kundenhalten im SGV

An Betriebsstellen entlang der temporär überlasteten Schienenwege sind Kundenhalte im SGV mit maximal 5 min zulässig.

Zur Stellungnahme
11.06.2026-13.07.2026

3. Anwendung der Nutzungsbedingungen im Prozessablauf

Alle Trassenanmeldungen zur ersten und zweiten Netzfahrplanerstellungphase werden hinsichtlich ihrer Plausibilität geprüft:

- Vorgabe einer maximalen Haltezeit für Bonn Hbf für Strecke 2630 ÜLS Hürth-Kalscheuren - Remagen (Nutzungsbedingung 1, Anlage 4.6.2 zu den INB ÜLS Hürth-Kalscheuren - Remagen),
- Vorgabe zur Entlastung des Abschnitts Mainz Kaiserbrücke - Mainz Kaiserbrücke Ost (Nutzungsbedingung 2, siehe Abschnitt 2.2),
- Vorgabe Zugwenden in Hennef (Sieg), Bonn Hbf, Bonn-Bad Godesberg, Bonn-Bad Godesberg Nord und Bonn-Mehlem (Nutzungsbedingungen 6 - 7, siehe Abschnitt 2.6 bis 2.7),
- Vorgabe zum vollständigen Durchfahren des Abschnitts Koblenz - Bingen (Nutzungsbedingung 9, siehe Abschnitt 2.9),
- Vorgabe zu Kundenhalten im SGV (Nutzungsbedingung 10, siehe Abschnitt 2.10).

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

Zur Stellungnahme
11.06.2026-13.07.2026

3.1 Erste Netzfahrplanerstellungphase

(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) Wird - nach Anwendung der Konstruktionsspielräume gemäß Ziffer 4.2.1.6 INB - die maximale Anzahl an Kapazitäten in den einzelnen Verkehrsarten weiterhin überschritten, prüft die DB InfraGO AG für die betreffenden Anmeldungen ein alternatives Angebot (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril. 402.0203 Abschnitt 6 (5)). Dieses kann eine Einkürzung der angemeldeten Trasse oder Nutzung eines alternativen Laufweges beinhalten. Die Einkürzung der angemeldeten Trasse bzw. die Nutzung eines alternativen Laufweges erfolgt nach Rücksprache mit dem Antragsteller.

(3) Führt der alternative Laufweg oder die Einkürzung nicht zu einem Erfolg, kommen für Trassenanmeldungen, die die TÜLS-Abschnitte ganz oder teilweise befahren, Konstruktionsspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 INB von +/- 30 Minuten im Schienenpersonenverkehr und +/- 120 Minuten im Schienengüterverkehr zur Anwendung (Nutzungsbedingung 4, siehe Abschnitt 2.4). Die Anwendung der abweichenden Konstruktionsspielräume erfolgt ohne Rücksprache mit dem betroffenen Antragsteller.

(4) 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)).

(5) 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 INB

(6) Ist eine Entscheidung auf dieser Basis nicht möglich, so erfolgt ein Höchstpreisverfahren gemäß § 52 Abs. 8 ERegG.

Zuweisung von Kapazitäten einer anderen Verkehrsart

(7) 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 aufgeführten Absätze (3) und (4) konfliktfrei in die freien Kapazitäten der gebenden Verkehrsarten konstruiert werden können.

(8) 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.

(9) Sofern die Kapazität der gebenden Verkehrsarten nicht vollständig für die noch zu konstruierenden Trassenanmeldungen der nehmenden Verkehrsarten ausreicht, 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 (Nutzungsbedingung 4, siehe Abschnitt 2.4) an.
- 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)).
- c. Führt die vereinfachte Koordinierung nach Ziffer 9b. 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.

(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 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:

Zuweisung von Kapazitäten innerhalb der eigenen Verkehrsart

(1) Sind für eine Trassenanmeldung innerhalb der eigenen Verkehrsart noch freie Kapazitäten 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 (Nutzungsbedingung 4, siehe Abschnitt 2.4) 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)).

(4) Soweit bereits vertraglich gebundene Zugtrassen aus der ersten Netzfahrplanerstellungphase 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.

Zuweisung von Kapazitäten einer anderen Verkehrsart

(6) Bestehen nach obiger Anwendung weiterhin freie Kapazitäten in den Verkehrsarten, so können diese für Anmeldungen anderer Verkehrsarten genutzt werden, deren Kapazität bereits ausgeschöpft ist. Die Vergabe richtet sich ebenfalls nach dem Zeitpunkt der Anmeldungen.

(7) 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 (Nutzungsbedingung 4, siehe Abschnitt 2.4) an.

(8) 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)).

(9) Soweit bereits vertraglich gebundene Zugtrassen aus der ersten Netzfahrplanerstellungphase 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.

(10) 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

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.

3.4 Zusätzliche Kapazitäten im Gelegenheitsverkehr

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.