

Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG 2026 (INB 2026)

INB 2026	INB 2026	Anmerkungen
Anlage 4.6.2: Übersicht der überlasteten Schienenwege und dafür geltende Nutzungsbedingungen		
Nutzungsvorgaben für die als temporär überlastet erklärten Schienenwege während der Generalsanierung der Strecken Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau (06.02.-12.12.2026)		
3.2 Zweite Netzfahrplanerstellungsphase [...] (11) Ist eine Zuweisung nicht möglich, so stehen diese Kapazitäten dem Gelegenheitsverkehr zur Verfügung.	3.2 Zweite Netzfahrplanerstellungsphase [...] (11) Ist eine Zuweisung nicht möglich, so stehen diese Kapazitäten dem Gelegenheitsverkehr zur Verfügung. <u>3.3 Nutzung von Restkapazitäten im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs oder für baubedingte Umleiter</u> 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.	Folgeänderung aufgrund der Einfügung der Ziffer 3.3. Die Änderung tritt gemäß § 19 Abs. 6 ERegG am 11.07.2026 vorläufig in Kraft. Zur ausführlichen Begründung wird auf die Begründung zur Ziffer 3.3 verwiesen. Die festgelegte maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart 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 Umleitungsstrecken können die Bedarfe nicht vollständig abdecken (siehe hierzu auch den Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität (PEK) für die im Zuge der der Generalsanierung der Strecken Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau als temporär überastet erklärten Schienenwege (TÜLS)). Mit Ausnahme der Abschnitte München-Karsfeld und München-Waldtrudering – Rosenheim, bei denen die maximale Auslastung gemäß der Ist-Verkehre angesetzt ist, sind die Zugzahlen auf einer Auslastung von 115 % berechnet. Ab 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. Eine entsprechende Regelung wurde bereits unterjährig für andere TÜLS in Kraft gesetzt und soll nunmehr auch in gleicher Weise noch für den TÜLS

INB 2026	INB 2026	Anmerkungen
		„Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau“ nachgezogen werden. Die Änderungen treten gemäß § 19 Abs. 6 ERegG am 11.07.2026 vorläufig in Kraft, da dies mit der 3. Phase des TÜLS „Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau“ korrespondiert. 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 Zugmengen- zahl würde es zu einer mangelhaften Betriebsqualität auf den TÜLS-Strecken 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 laufenden Netzfahrplanjahr 2026 gesteigert werden kann und die Zugangsberechtigten bereits zum Zeitpunkt ihrer Trassenanmeldungen im Gelegenheitsverkehr transparent die Zugmengen- zahlen berücksichtigen können, ist eine unterjährige Änderung und ihre vorläufige Inkraftsetzung notwendig. Ein Abwarten auf die nächste Anpassung der Nutzungsbedingungen nach den Fristen des § 19 Abs. 5 ERegG würde dazu führen, dass diese Anpassung erst zum Netzfahrplan

INB 2026	INB 2026	Anmerkungen
		2028 verbindlich werden würde und für den Netzfahrplan 2026 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.

Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG 2027 (INB 2027)

INB 2027	INB 2027	Anmerkungen
3.4.6 Grenzlasten für Züge Die auf den Strecken der DB InfraGO AG möglichen Grenzlasten für Züge des Schienengüterverkehrs sind im Grenzlastanzeiger (GretA) veröffentlicht. GretA wird im Internet zur Verfügung gestellt: www.dbinfrago.com/greta [...]	3.4.6 Grenzlasten für Züge Die auf den Strecken der DB InfraGO AG möglichen Grenzlasten für Züge des Schienengüterverkehrs sind im Grenzlastanzeiger (GretA) veröffentlicht. GretA wird im Internet zur Verfügung gestellt: www.dbinfrago.com/greta [...] <u>Elektrifizierung folgender Grenzlastabschnitte:</u> ■ <u>Strecke 6645: Chemnitz Hbf nach Chemnitz Süd (DC - DCS)</u> <u>Hier wurden für den Abschnitt nun auch die Grenzlasten für E-Loks berechnet und entsprechend in GretA ergänzt.</u>	In GretA werden folgende unterjährige Änderungen vorgenommen: - Korrektur von Strecken Die Änderungen treten zum 07.09.2026 gemäß § 19 Abs. 6 ERegG vorläufig in Kraft. Durch die Korrektur von Strecken (hier Elektrifizierung von Grenzlastabschnitten) wird die Grenzlastberechnung in GretA für die Zugangsberechtigten vereinfacht und das Tool auf dem aktuellen Stand gehalten. Ohne die Änderungen und deren vorläufige Inkraftsetzung zum 07.09.2026 wären die Ziele 2 und 3 der Regulierung gemäß § 3 ERegG wesentlich beeinträchtigt, da die mit den Änderungen verbundenen Vereinfachungen aufgrund der Entwicklungszyklen im Tool GretA den ZB erst einige Monate später zur Verfügung gestellt werden könnten.