

Inhalt

1. Definition temporär überlasteter Schienenwege TÜLS	2
2. Nutzungsvorgaben	2
2.1 Nutzungsbedingung 1: Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart	4
2.2 Nutzungsbedingung 2: Vorgabe zur Einhaltung einer bestimmten Fahrzeit	18
2.3 Nutzungsbedingung 3: Nachrang von Leer- und Triebfahrzeugfahrten	19
2.4 Nutzungsbedingung 4: Erweiterte Konstruktionsspielräume	19
2.5 Nutzungsbedingung 5: Vorgabe zu Bahnsteigwenden im Bahnhof München-Feldmoching	19
2.6 Nutzungsbedingung 6: Vorgabe zu Triebfahrzeugwechsel	19
2.7 Nutzungsbedingung 7: Vorgabe zu Zugbehandlungen	20
2.8 Nutzungsbedingung 8: Vorgabe zu Lokpersonalwechseln	20
2.9 Nutzungsbedingung 9: Vorrangregeln im Schienengüterverkehr (SGV)	20
2.10 Nutzungsbedingung 10: Prüfung alternativer Laufwege im SGV	21
2.11 Nutzungsbedingung 11: Aussetzen des Vorrangs für Express- und Schnell-Trassen	21
3. Anwendung der Nutzungsbedingungen im Prozessablauf	22
3.1 Erste Netzfahrplanerstellungsphase	22
3.2 Zweite Netzfahrplanerstellungsphase	24
3.3 Nutzung von Restkapazitäten im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs oder für baubedingte Umleiter	25

1. Definition temporär überlasteter Schienenwege TÜLS

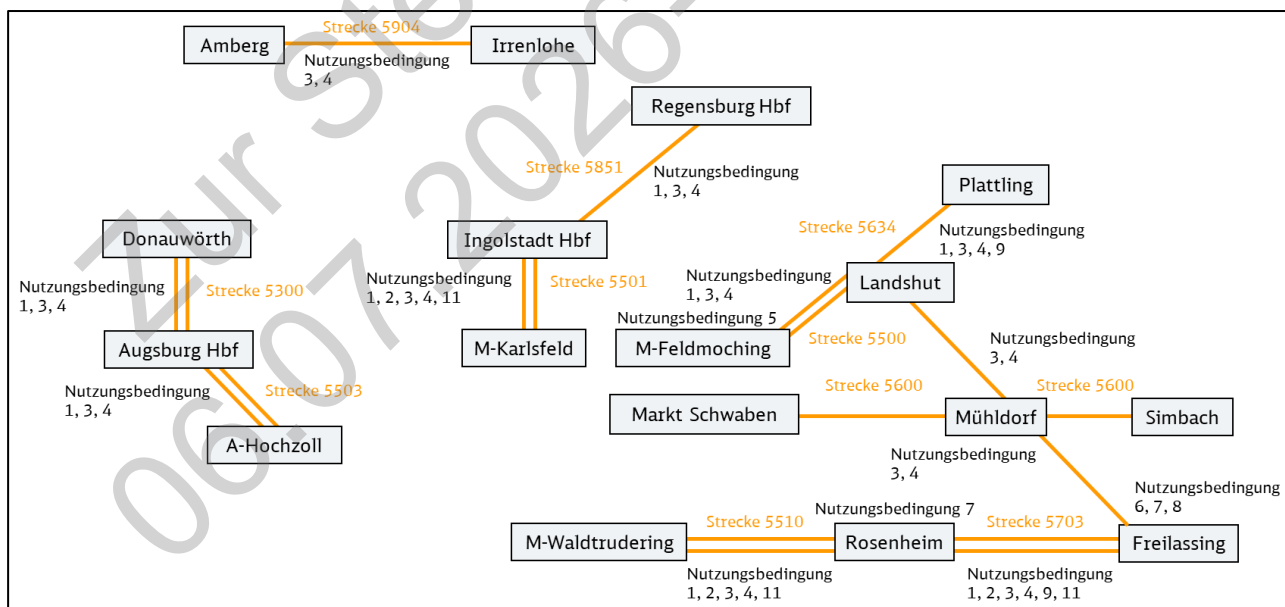
Aufgrund der sich abzeichnenden Überlastung der Umleitungsstrecken während der Totalsperrung (TSP) der Strecken Nürnberg – Regensburg und Obertraubling – Passau hat die DB InfraGO AG temporäre überlastete Schienenwege auf verschiedenen Abschnitten der Umleitungsstrecken erklärt.

Folgende Abschnitte sind als temporär überlastet erklärt worden:

- Amberg – Irrenlohe (Strecke 5904)
- Regensburg Hbf – Ingolstadt Hbf (Strecke 5851)1
- Donauwörth – Augsburg Hbf – Augsburg-Hochzoll (Strecken 5300, 5503)
- München-Karlsfeld – Ingolstadt Hbf (Strecke 5501)
- München-Feldmoching – Landshut – Plattling (Strecke 5500, 5634)
- München-Waldtrudering – Rosenheim – Freilassing (Strecken 5510, 5703)
- Markt Schwaben – Mühldorf – Simbach (Strecke 5600)
- Landshut – Mühldorf – Freilassing (Strecken 5720, 5700, 5723)

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: Vorgabe zu Bahnsteigwenden im Bahnhof München-Feldmoching

Nutzungsbedingung 6: Vorgabe zu Triebfahrzeugwechsel

Nutzungsbedingung 7: Vorgabe zu Zugbehandlungen

Nutzungsbedingung 8: Vorgabe zu Lokpersonalwechseln

Nutzungsbedingung 9: Vorrangregeln im Schienengüterverkehr (SGV)

Nutzungsbedingung 10: Prüfung alternativer Laufwege im SGV

Nutzungsbedingung 11: Aussetzen des Vorrangs für Express- und Schnell-Trassen

Für die Nutzungsvorgaben wird eine Einteilung in fünf Phasen vorgenommen:

- Phase 1: 06.02. – 13.06.2026 (TSP Nürnberg – Regensburg)
- Phase 2: 14.06. – 10.07.2026 (TSP Nürnberg – Regensburg und Plattling – Passau)
- Phase 3: 11.07. – 20.09.2026 (TSP Obertraubling – Plattling, ESP Plattling – Passau)
- Phase 4: 21.09. – 30.10.2026 (TSP Obertraubling – Passau)
- Phase 5: 31.10. – 12.12.2026 (TSP Obertraubling – Passau und Nürnberg – Ingolstadt)

2.1 Nutzungsbedingung 1: Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart

Während der Phase 1 (06.02. – 13.06.2026) stehen auf folgenden 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 5851 mit dem Abschnitt¹

- Abensberg (MABG) – Saal (Donau) (NSL)

5851	beide Ri.			
Abschnitte	MABG – NSL			
Verkehrsart	NV	FV	GV	GelV
Grundtakt	1	0	3	
0 - 1 Uhr	1	0	2	0
1 - 2 Uhr	0	0	4	0
2 - 3 Uhr	0	0	4	0
3 - 4 Uhr	0	0	4	0
4 - 5 Uhr	1	0	3	0
5 - 6 Uhr	1	1	2	0
6 - 7 Uhr	1	1	2	0
7 - 8 Uhr	1	0	3	0
8 - 9 Uhr	1	0	3	0
9 - 10 Uhr	1	0	3	0
10 - 11 Uhr	1	1	2	0
11 - 12 Uhr	1	1	1	1
12 - 13 Uhr	1	0	3	0
13 - 14 Uhr	1	0	3	0
14 - 15 Uhr	1	1	2	0
15 - 16 Uhr	1	1	2	0
16 - 17 Uhr	1	0	2	1
17 - 18 Uhr	1	0	3	0
18 - 19 Uhr	1	1	2	0
19 - 20 Uhr	1	1	2	0
20 - 21 Uhr	1	0	3	0
21 - 22 Uhr	1	0	3	0
22 - 23 Uhr	1	0	3	0
23 - 24 Uhr	1	2	1	0

¹ Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Abfahrt / Durchfahrt an der Betriebsstelle Abensberg.

Während der Phasen 1 bis 4 (06.02.26 - 30.10.26) stehen auf folgenden 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 5300 mit dem Abschnitt²

- Augsburg (MA) – Donauwörth (MDT)

5300	N-S-Richtung				S-N-Richtung			
Abschnitte	MDT - MA				MA - MDT			
Verkehrsart	NV	FV	GV	GelV	NV	FV	GV	GelV
Grundtakt	2	0,5	4,5		2	0,5	4,5	
0 - 1 Uhr	0	0	7	0	1	2	4	0
1 - 2 Uhr	0	0	7	0	0	0	7	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	1	1	5	0	0	1	6	0
5 - 6 Uhr	2	2	3	0	2	1	4	0
6 - 7 Uhr	2	2	3	0	2	0	5	0
7 - 8 Uhr	3	1	4	0	2	1	4	0
8 - 9 Uhr	2	0	5	0	2	0	5	0
9 - 10 Uhr	2	1	4	0	2	1	4	0
10 - 11 Uhr	2	0	5	0	2	0	5	0
11 - 12 Uhr	2	1 ^A	4 ^B	0	2	1	4	0
12 - 13 Uhr	2	0	5	0	2	0	5	0
13 - 14 Uhr	2	1	4	0	2	1	4	0
14 - 15 Uhr	2	1	4	0	2	0	5	0
15 - 16 Uhr	2	1	4	0	2	1	4	0
16 - 17 Uhr	2	0	5	0	2	1 ^C	4 ^D	0
17 - 18 Uhr	2	0	5	0	2	1	4	0
18 - 19 Uhr	2	1	4	0	2	0	5	0
19 - 20 Uhr	2	1	4	0	2	1	4	0
20 - 21 Uhr	2	0	5	0	2	0	5	0
21 - 22 Uhr	2	1	4	0	2	0	5	0
22 - 23 Uhr	1	0	6	0	1	0	6	0
23 - 24 Uhr	2	0	5	0	1	1	5	0

- A) An Freitagen steht dem FV 1 Kapazität mehr zur Verfügung
 B) An Freitagen steht dem GV 1 Kapazität weniger zur Verfügung
 C) An Sonntagen steht dem FV 1 Kapazität mehr zur Verfügung
 D) An Sonntagen steht dem GV 1 Kapazität weniger zur Verfügung

² Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Abfahrt / Durchfahrt an der Betriebsstelle Meitingen.

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 5503 mit dem Abschnitt³

- Augsburg (MA) – Augsburg-Hochzoll Fernbahn (MAHZF)

5503	W-O-Richtung				O-W-Richtung			
	MA - MAHZF				MAHZF - MA			
	NV	FV	GV	GelV	NV	FV	GV	GelV
	2	3	2		2	3	2	
0 - 1 Uhr	1	1	5	0	1	2	4	0
1 - 2 Uhr	0	0	8	0	1	0	6	0
2 - 3 Uhr	0	0	8	0	0	0	8	0
3 - 4 Uhr	0	0	8	0	0	1	5	0
4 - 5 Uhr	0	2	5	0	0	1	7	0
5 - 6 Uhr	2	3	2	0	2	3	2	0
6 - 7 Uhr	2	2	3	0	2	2	3	0
7 - 8 Uhr	2	3	2	0	2	4	1	0
8 - 9 Uhr	2	3	2	0	2	3	2	0
9 - 10 Uhr	2	4	1	0	2	4	2	0
10 - 11 Uhr	2	4	1	0	2	3	2	0
11 - 12 Uhr	2	3	2	0	2	3	2	0
12 - 13 Uhr	2	4 ^A	1 ^B	0	2	3	2	0
13 - 14 Uhr	2	3	2	0	2	4	1	0
14 - 15 Uhr	2	3	2	0	2	3	2	0
15 - 16 Uhr	2	3	2	0	2	3	2	0
16 - 17 Uhr	2	3	2	0	2	4 ^C	1 ^D	0
17 - 18 Uhr	2	4	1	0	2	4	1	0
18 - 19 Uhr	2	3	2	0	2	2	3	0
19 - 20 Uhr	2	3	2	0	2	4	1	0
20 - 21 Uhr	2	3	2	0	2	1	4	0
21 - 22 Uhr	1	4	1	0	2	1	4	0
22 - 23 Uhr	1	2	3	0	1	1	4	0
23 - 24 Uhr	0	3	3	0	1	4	1	0

- A) An Freitagen steht dem FV 1 Kapazität mehr zur Verfügung
 B) An Freitagen steht dem GV 1 Kapazität weniger zur Verfügung
 C) An Sonntagen steht dem FV 1 Kapazität mehr zur Verfügung
 D) An Sonntagen steht dem GV 1 Kapazität weniger zur Verfügung

³ Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Abfahrt / Durchfahrt an der Betriebsstelle Augsburg Haunstetterstraße.

Strecke 5501 mit dem Abschnitt⁴

- München-Karlsfeld (MKF) – Ingolstadt Hbf (MIH)

5501	N-S-Richtung				S-N-Richtung			
Abschnitte	MIH - MKF				MKF - MIH			
Verkehrsart	NV	FV	GV	GeIV	NV	FV	GV	GeIV
Grundtakt	1,5	4	3		1,5	4	3	
0 - 1 Uhr	1	2 ^E	5 ^F	0	0	0	8	0
1 - 2 Uhr	0	0	8	0	1	0	7	0
2 - 3 Uhr	0	0	8	0	0	0 ^I	8 ^J	0
3 - 4 Uhr	0	0	8	0	0	0 ^I	8 ^J	0
4 - 5 Uhr	0	0	8	0	0	1	7	0
5 - 6 Uhr	2	1	5	0	2	3	4	0
6 - 7 Uhr	4	1	4	0	2	3	3	0
7 - 8 Uhr	3	2	3	0	2	4	2	0
8 - 9 Uhr	2	2	5	0	1 ^C	3	4 ^D	0
9 - 10 Uhr	1 ^A	4	3 ^B	0	2	4	3	0
10 - 11 Uhr	2	4	3	0	1 ^C	3	4 ^D	0
11 - 12 Uhr	1 ^C	3	4 ^D	0	2	4	3	0
12 - 13 Uhr	2	4	3	0	1 ^C	3	4 ^{D,N}	1 ^O
13 - 14 Uhr	1 ^C	3	4 ^D	0	2	4	3	0
14 - 15 Uhr	2	4	2 ^L	1 ^M	1 ^C	3	4 ^D	0
15 - 16 Uhr	1 ^C	3	3 ^{D,N}	1 ^O	2	4	3	0
16 - 17 Uhr	2	4	3	0	2	3	3	0
17 - 18 Uhr	2	3	3	0	3	4	2	0
18 - 19 Uhr	2	4	3	0	2	3	3	0
19 - 20 Uhr	1 ^C	3	4 ^D	0	2	4	3	0
20 - 21 Uhr	2	4	3	0	1 ^C	2 ^C	5 ^K	0
21 - 22 Uhr	1 ^C	3	4 ^D	0	2	2	4 ^L	1 ^M
22 - 23 Uhr	2	3 ^G	4 ^H	0	1	1	5	0
23 - 24 Uhr	1	3	4	0	1	1	6	0

- A) An Sonntagen steht dem NV 1 Kapazität mehr zur Verfügung
 B) An Sonntagen steht dem GV 1 Kapazität weniger zur Verfügung
 C) An Samstagen und Sonntagen steht dem NV 1 Kapazität mehr zur Verfügung
 D) An Samstagen und Sonntagen steht dem GV 1 Kapazität weniger zur Verfügung
 E) An Samstagen steht dem FV 1 Kapazität mehr zur Verfügung
 F) An Samstagen steht dem GV 1 Kapazität weniger zur Verfügung
 G) An Freitagen und Samstagen steht dem FV 1 Kapazität mehr zur Verfügung
 H) An Freitagen und Samstagen n steht dem GV 1 Kapazität weniger zur Verfügung
 I) An Montagen steht dem FV 1 Kapazität mehr zur Verfügung
 J) An Montagen steht dem GV 1 Kapazität weniger zur Verfügung
 K) An Samstagen und Sonntagen steht dem GV 2 Kapazitäten weniger zur Verfügung
 L) Ab 21.09.2026 steht dem GV 1 Kapazität mehr zur Verfügung
 M) Nur bis 20.09.2026
 N) Bis 20.09.2026 steht dem GV 1 Kapazität mehr zur Verfügung
 O) Nur ab 21.09.2026

⁴ Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Abfahrt / Durchfahrt an der Betriebsstelle Pfaffenhofen.

Während der Phase 5 (31.10.26 - 12.12.26) stehen auf folgenden 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 5300 mit dem Abschnitt⁵

- Augsburg (MA) – Donauwörth (MDT)

5300	N-S-Richtung				S-N-Richtung			
Abschnitte	MDT - MA				MA - MDT			
Verkehrsart	NV	FV	GV	GelV	NV	FV	GV	GelV
Grundtakt	2	1	4		2	1	4	
0 - 1 Uhr	0	0	7	0	1	2	4	0
1 - 2 Uhr	0	0	7	0	0	0	7	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	1	1	5	0	0	2	5	0
5 - 6 Uhr	2	2	3	0	2	1	4	0
6 - 7 Uhr	2	2	3	0	2	1	4	0
7 - 8 Uhr	3	1	4	0	2	1	4	0
8 - 9 Uhr	2	0	5	0	2 ^A	1	4 ^B	0
9 - 10 Uhr	2 ^A	2	3 ^B	0	2	1	4	0
10 - 11 Uhr	2	0	5	0	2 ^A	1	4 ^B	0
11 - 12 Uhr	2 ^A	2	3 ^B	0	2	1	4	0
12 - 13 Uhr	2	0	5	0	2 ^A	1	4 ^B	0
13 - 14 Uhr	2 ^A	1	4 ^B	0	2	1	4	0
14 - 15 Uhr	2	1	4	0	2 ^A	1	4 ^B	0
15 - 16 Uhr	2 ^A	2	3 ^B	0	2	1	4	0
16 - 17 Uhr	2	0	5	0	2 ^A	2	3 ^B	0
17 - 18 Uhr	2 ^A	1	4 ^B	0	2	1	4	0
18 - 19 Uhr	2	1	4	0	2 ^A	1	4 ^B	0
19 - 20 Uhr	2 ^A	2	3 ^B	0	2	1	4	0
20 - 21 Uhr	2	0	5	0	2 ^A	0	4 ^B	0
21 - 22 Uhr	2 ^A	2	3 ^B	0	2	0	5	0
22 - 23 Uhr	1	0	6	0	1	0	6	0
23 - 24 Uhr	2	1	4	0	1	1	5	0

A) An Samstagen und Sonntagen steht dem NV 1 Kapazität mehr zur Verfügung

B) An Samstagen und Sonntagen steht dem GV 1 Kapazität weniger zur Verfügung

⁵ Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Abfahrt / Durchfahrt an der Betriebsstelle Meitingen.

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 5503 mit dem Abschnitt⁶

- Augsburg (MA) – Augsburg-Hochzoll Fernbahn (MAHZF)

5503	W-O-Richtung				O-W-Richtung			
	MA - MAHZF				MAHZF - MA			
	NV	FV	GV	GelV	NV	FV	GV	GelV
	2	3,5	1,5		2	3,5	1,5	
Grundtakt								
0 - 1 Uhr	1	1	5	0	1	2	4	0
1 - 2 Uhr	0	0	8	0	1	0	6	0
2 - 3 Uhr	0	0	8	0	0	0	8	0
3 - 4 Uhr	0	0	8	0	0	1	5	0
4 - 5 Uhr	0	2	5	0	0	2	6	0
5 - 6 Uhr	2	3	2	0	2	3	2	0
6 - 7 Uhr	2	2	3	0	2	4	1	0
7 - 8 Uhr	2 ^A	3	2 ^B	0	2	4	1	0
8 - 9 Uhr	2	3	2	0	2 ^A	3	2 ^B	0
9 - 10 Uhr	2 ^A	5	0	0	2	4	2	0
10 - 11 Uhr	2	4	1	0	2 ^A	3	2 ^B	0
11 - 12 Uhr	2 ^A	4	1 ^B	0	2	3	2	0
12 - 13 Uhr	2	4	1	0	2 ^A	4	1 ^B	0
13 - 14 Uhr	2 ^A	4	1 ^B	0	2	4	1	0
14 - 15 Uhr	2	3	2	0	2 ^A	3	2 ^B	0
15 - 16 Uhr	2 ^A	4	1 ^B	0	2	3	2	0
16 - 17 Uhr	2	3	2	0	2 ^A	5	0	0
17 - 18 Uhr	2 ^A	5	0	0	2	4	1	0
18 - 19 Uhr	2	3	2	0	2 ^A	3	2 ^B	0
19 - 20 Uhr	2 ^A	4	1 ^B	0	2	4	1	0
20 - 21 Uhr	2	3	2	0	2 ^A	1	4 ^B	0
21 - 22 Uhr	1 ^A	5	0	0	2	1	4	0
22 - 23 Uhr	1	2	3	0	1	1	4	0
23 - 24 Uhr	0	4	2	0	1	4	1	0

- A) An Samstagen und Sonntagen steht dem NV 1 Kapazität mehr zur Verfügung
 B) An Samstagen und Sonntagen steht dem GV 1 Kapazität weniger zur Verfügung

⁶ Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Abfahrt / Durchfahrt an der Betriebsstelle Augsburg Haunstetterstraße.

Strecke 5501 mit dem Abschnitt⁷

- München-Karlsfeld (MKF) – Ingolstadt Hbf (MIH)

5501	N-S-Richtung				S-N-Richtung			
	MIH - MKF				MKF - MIH			
	NV	FV	GV	GeIV	NV	FV	GV	GeIV
Grundtakt	2	1	5,5		2	1	5,5	
0 - 1 Uhr	1	1	6	0	0	0	8	0
1 - 2 Uhr	0	0	8	0	1	0	7	0
2 - 3 Uhr	0	0	8	0	0	0 ^C	8 ^D	0
3 - 4 Uhr	0	0	8	0	0	0 ^C	8 ^D	0
4 - 5 Uhr	0	0	8	0	0	1	7	0
5 - 6 Uhr	2	0	6	0	1	1	7	0
6 - 7 Uhr	4	0	5	0	2	1	5	0
7 - 8 Uhr	3	1	4	0	2	1	5	0
8 - 9 Uhr	2	1	6	0	3 ^A	1	4 ^B	0
9 - 10 Uhr	1	1	6	0	1	1	7	0
10 - 11 Uhr	2	1	6	0	3 ^A	1	4 ^B	0
11 - 12 Uhr	2 ^A	1	5 ^B	0	1	1	7	0
12 - 13 Uhr	2	1	6	0	3 ^A	1	3 ^B	1
13 - 14 Uhr	2 ^A	1	5 ^B	0	1	1	7	0
14 - 15 Uhr	2	1	6	0	3 ^A	1	4 ^B	0
15 - 16 Uhr	2 ^A	1	4 ^B	1	1	1	7	0
16 - 17 Uhr	2	1	6	0	3 ^A	1	4 ^B	0
17 - 18 Uhr	2	1	5	0	2 ^A	1	6 ^B	0
18 - 19 Uhr	2	1	6	0	4 ^E	1	3 ^F	0
19 - 20 Uhr	2 ^A	1	5 ^B	0	1	1	7	0
20 - 21 Uhr	2	1	6	0	3 ^A	1	4 ^B	0
21 - 22 Uhr	2 ^A	1	5 ^B	0	2	1	6	0
22 - 23 Uhr	2	1	6	0	1	0	6	0
23 - 24 Uhr	1	1	6	0	1	0	7	0

- A) An Samstagen und Sonntagen steht dem NV 1 Kapazität mehr zur Verfügung
 B) An Samstagen und Sonntagen steht dem GV 1 Kapazität weniger zur Verfügung
 C) An Montagen steht dem FV 1 Kapazität mehr zur Verfügung
 D) An Montagen steht dem GV 1 Kapazität weniger zur Verfügung
 E) An Samstagen und Sonntagen steht dem NV 2 Kapazitäten weniger zur Verfügung
 F) An Samstagen und Sonntagen steht dem GV 2 Kapazitäten mehr zur Verfügung

⁷ Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Abfahrt / Durchfahrt an der Betriebsstelle Pfaffenhofen.

Während der Phase 1 (06.02.26 - 13.06.26) und der Phase 3 (11.07.26 - 20.09.26) stehen auf folgenden 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 5500 mit dem Abschnitt⁸

- Freising (MFR) – Langenbach (MLB)

5500	N-S-Richtung				S-N-Richtung			
Abschnitte	MLB - MFR				MFR - MLB			
Verkehrsart	NV	FV	GV	GelV	NV	FV	GV	GelV
Grundtakt	2,5	0	3,5		2,5	0	3,5	
0 - 1 Uhr	2	0	5	0	2	0	4	0
1 - 2 Uhr	0	0	6	0	1	0	6	0
2 - 3 Uhr	0	0	6	0	0	0	6	0
3 - 4 Uhr	1	0	5	0	0	0	6	0
4 - 5 Uhr	2	0	4	0	1	0	5	0
5 - 6 Uhr	3	0	3	0	3	0	3	0
6 - 7 Uhr	4	0	2	0	2	0	4	0
7 - 8 Uhr	5	0	2	0	3	0	3	0
8 - 9 Uhr	3	0	3	0	2	1	3	0
9 - 10 Uhr	3	0	4	0	3	0	3	0
10 - 11 Uhr	3	0	3	0	2	0	4	0
11 - 12 Uhr	2	0	4	0	3	0	3	0
12 - 13 Uhr	3	0	3	0	2	0	4	0
13 - 14 Uhr	2	0	4	0	3	0	3	0
14 - 15 Uhr	3	0	3	0	3	0	3	0
15 - 16 Uhr	3	0	3	0	4	0	2	0
16 - 17 Uhr	3	0	3	0	4	0	3	0
17 - 18 Uhr	2	0	4	0	4	0	3	0
18 - 19 Uhr	3	0	3	0	3	0	3	0
19 - 20 Uhr	2	0	4	0	3	0	3	0
20 - 21 Uhr	3	0	3	0	3	0	3	0
21 - 22 Uhr	2	1	3	0	3	0	3	0
22 - 23 Uhr	3	0	3	0	2	0	4	0
23 - 24 Uhr	2	0	4	0	3	0	3	0

⁸ Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Marzling.

Phase 1 (06.02.26 - 13.06.26):

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 5634 mit dem Abschnitt⁹

- Dingolfing (MDIF) – Plattling (MPL)

5634 (Mo-Fr)	beide Ri.				5634 (Sa+So)	beide Ri.			
Abschnitte	MDIF - MPL				Abschnitte	MDIF - MPL			
Verkehrsart	NV	FV	GV	GelV	Verkehrsart	NV	FV	GV	GelV
Grundtakt	1	0	2		Grundtakt	1	0	2	
0 - 1 Uhr	1	0	3	0	0 - 1 Uhr	1	0	3	0
1 - 2 Uhr	0	0	0	0	1 - 2 Uhr	0	0	0	0
2 - 3 Uhr	0	0	4	0	2 - 3 Uhr	0	0	4	0
3 - 4 Uhr	0	0	4	0	3 - 4 Uhr	0	0	4	0
4 - 5 Uhr	0	0	4	0	4 - 5 Uhr	0	0	4	0
5 - 6 Uhr	1	0	3	0	5 - 6 Uhr	2	0	2	0
6 - 7 Uhr	3	0	1	0	6 - 7 Uhr	1	0	2	0
7 - 8 Uhr	0	0	3	0	7 - 8 Uhr	1	0	2	0
8 - 9 Uhr	1	0	2	0	8 - 9 Uhr	2	0	2	0
9 - 10 Uhr	1	0	2	0	9 - 10 Uhr	1	0	2	0
10 - 11 Uhr	1	0	2	0	10 - 11 Uhr	1	0	2	0
11 - 12 Uhr	1	0	3	0	11 - 12 Uhr	1	0	3	0
12 - 13 Uhr	1	0	2	0	12 - 13 Uhr	1	0	2	0
13 - 14 Uhr	1	0	3	0	13 - 14 Uhr	1	0	3	0
14 - 15 Uhr	1	0	2	0	14 - 15 Uhr	1	0	2	0
15 - 16 Uhr	1	0	2	0	15 - 16 Uhr	1	0	2	0
16 - 17 Uhr	1	0	2	0	16 - 17 Uhr	1	0	2	0
17 - 18 Uhr	1	0	2	0	17 - 18 Uhr	1	0	2	0
18 - 19 Uhr	1	0	3	0	18 - 19 Uhr	1	0	3	0
19 - 20 Uhr	1	0	2	0	19 - 20 Uhr	2	0	2	0
20 - 21 Uhr	1	0	3	0	20 - 21 Uhr	1	0	3	0
21 - 22 Uhr	1	0	3	0	21 - 22 Uhr	1	0	3	0
22 - 23 Uhr	1	0	2	0	22 - 23 Uhr	1	0	2	0
23 - 24 Uhr	1	0	3	0	23 - 24 Uhr	1	0	3	0

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

Phase 3 (11.07.26 – 20.09.26)

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 5634 mit dem Abschnitt¹⁰

- Dingolfing (MDIF) – Plattling (MPL)

5634 (Mo-Fr)	beide Ri.				5634 (Sa+So)	beide Ri.			
Abschnitte	MDIF - MPL				Abschnitte	MDIF - MPL			
Verkehrsart	NV	FV	GV	GelV	Verkehrsart	NV	FV	GV	GelV
Grundtakt	0	0	4		Grundtakt	1	0	2	
0 - 1 Uhr	1	0	4	0	0 - 1 Uhr	1	0	4	0
1 - 2 Uhr	0	0	2	0	1 - 2 Uhr	0	0	4	0
2 - 3 Uhr	0	0	4	0	2 - 3 Uhr	0	0	4	0
3 - 4 Uhr	0	0	4	0	3 - 4 Uhr	0	0	4	0
4 - 5 Uhr	0	0	4	0	4 - 5 Uhr	0	0	4	0
5 - 6 Uhr	1	0	4	0	5 - 6 Uhr	1	0	3	0
6 - 7 Uhr	2	0	3	0	6 - 7 Uhr	1	0	3	0
7 - 8 Uhr	0	0	4	0	7 - 8 Uhr	1	0	3	0
8 - 9 Uhr	1	0	4	0	8 - 9 Uhr	1	0	3	0
9 - 10 Uhr	0	0	4	0	9 - 10 Uhr	1	0	3	0
10 - 11 Uhr	0	0	5	0	10 - 11 Uhr	1	0	3	0
11 - 12 Uhr	0	0	4	0	11 - 12 Uhr	1	0	3	0
12 - 13 Uhr	0	0	6	0	12 - 13 Uhr	1	0	4	0
13 - 14 Uhr	0	0	4	0	13 - 14 Uhr	1	0	3	0
14 - 15 Uhr	0	0	4	0	14 - 15 Uhr	1	0	3	0
15 - 16 Uhr	0	0	5	0	15 - 16 Uhr	1	0	4	0
16 - 17 Uhr	1	0	3	0	16 - 17 Uhr	1	0	3	0
17 - 18 Uhr	1	0	3	0	17 - 18 Uhr	1	0	3	0
18 - 19 Uhr	0	0	4	0	18 - 19 Uhr	1	0	3	0
19 - 20 Uhr	0	0	5	0	19 - 20 Uhr	2	0	4	0
20 - 21 Uhr	0	0	5	0	20 - 21 Uhr	1	0	4	0
21 - 22 Uhr	0	0	4	0	21 - 22 Uhr	1	0	3	0
22 - 23 Uhr	0	0	4	0	22 - 23 Uhr	1	0	3	0
23 - 24 Uhr	0	0	4	0	23 - 24 Uhr	1	0	3	0

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

Während der Phase 1 (06.02.26 - 13.06.26) stehen auf folgenden 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 5510 mit dem Abschnitt¹¹

- München-Waldtrudering (MWTR) – Rosenheim (MRO)

5510	W-O-Richtung				O-W-Richtung			
Abschnitte	MWTR - MRO				MRO - MWTR			
Verkehrsart	NV	FV	GV	GelV	NV	FV	GV	GelV
Grundtakt	2	2	6		2	2	6	
0 - 1 Uhr	3	0	8	0	1	0	8	0
1 - 2 Uhr	0	1	9	0	0	0	10	0
2 - 3 Uhr	0	0	10	0	0	1	9	0
3 - 4 Uhr	0	0	10	0	0	0	10	0
4 - 5 Uhr	0	0	10	0	0	0	10	0
5 - 6 Uhr	2	1	8	0	3	1	6	0
6 - 7 Uhr	2	2 ^C	7 ^D	0	3	1	7	0
7 - 8 Uhr	2	2	5	0	5	1	5	0
8 - 9 Uhr	2	2	6	0	3	2	5	1
9 - 10 Uhr	3	2	6	0	2	4	4	0
10 - 11 Uhr	2	2	6	0	2	3	5	0
11 - 12 Uhr	2	2	6	0	2	2 ^C	6 ^D	0
12 - 13 Uhr	2	2 ^A	5 ^B	1	2	2	6	0
13 - 14 Uhr	2	2	6	0	2	2 ^C	6 ^D	0
14 - 15 Uhr	2	1 ^C	7 ^D	0	2	2	6	0
15 - 16 Uhr	2	2 ^C	6 ^D	0	2	1 ^E	6 ^F	0
16 - 17 Uhr	3	2	5	0	2	2	6	0
17 - 18 Uhr	3	2	5	0	2	1	7	0
18 - 19 Uhr	3	3	5	0	3	2	6	0
19 - 20 Uhr	2	2	6	0	2	2	6	0
20 - 21 Uhr	2	3	5	0	1	2	7	0
21 - 22 Uhr	2	1	6	0	2	2 ^C	7 ^D	0
22 - 23 Uhr	1	0	9	0	1	3	6	0
23 - 24 Uhr	0	2	9	0	2	1	8	0

- A) An Freitagen steht dem FV 1 Kapazität mehr zur Verfügung
 B) An Freitagen steht dem GV 1 Kapazität weniger zur Verfügung
 C) An Samstagen steht dem FV 1 Kapazität mehr zur Verfügung
 D) An Samstagen steht dem GV 1 Kapazität weniger zur Verfügung
 E) An Sonntagen steht dem FV 1 Kapazität mehr zur Verfügung
 F) An Sonntagen steht dem GV 1 Kapazität weniger zur Verfügung

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

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 5703 mit dem Abschnitt¹²

- Rosenheim Ost (MART) – Traunstein (MTS)

5703	W-O-Richtung				O-W-Richtung			
Abschnitte	MART - MTS				MRO - MWTR			
Verkehrsart	NV	FV	GV	GelV	NV	FV	GV	GelV
Grundtakt	1	3	4		1	3	4	
0 - 1 Uhr	0	1	7	0	0	0	8	0
1 - 2 Uhr	1	0	7	0	0	1	7	0
2 - 3 Uhr	0	3	5	0	0	1	7	0
3 - 4 Uhr	0	0	8	0	0	1	7	0
4 - 5 Uhr	0	0	8	0	1	1	6	0
5 - 6 Uhr	1	0	7	0	2	0	7	0
6 - 7 Uhr	0	2	7	0	2	2	4	0
7 - 8 Uhr	2	3	3	0	2	2	4	0
8 - 9 Uhr	1	3	4	0	1	3	3	0
9 - 10 Uhr	1	3	4	0	1	4	3	0
10 - 11 Uhr	1	3	4	0	1	3	4	0
11 - 12 Uhr	1	2	5	0	1	3	4	0
12 - 13 Uhr	2	3	4	0	2	3	4	0
13 - 14 Uhr	1	3	4	0	2	3	4	0
14 - 15 Uhr	1	2	5	0	1	3	4	0
15 - 16 Uhr	1	3	4	0	1	2	4	0
16 - 17 Uhr	1	3	4	0	1	2	5	0
17 - 18 Uhr	1	3	4	0	1	2	5	0
18 - 19 Uhr	1	3	4	0	1	3	4	0
19 - 20 Uhr	1	4	4	0	1	3	4	0
20 - 21 Uhr	1	2	5	0	1	3	4	0
21 - 22 Uhr	1	3	4	0	1	3	5	0
22 - 23 Uhr	1	2	5	0	1	2	5	0
23 - 24 Uhr	1	1	6	0	1	1	6	0

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

Während der Phasen 2 bis 5 (14.06.26 - 12.12.26) stehen auf folgenden 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 5510 mit dem Abschnitt¹³

- München-Waldtrudering (MWTR) – Rosenheim (MRO)

5510	W-O-Richtung				O-W-Richtung			
Abschnitte	MWTR - MRO				MRO - MWTR			
Verkehrsart	NV	FV	GV	GelV	NV	FV	GV	GelV
Grundtakt	1,5	2	6,5		1,5	2	6,5	
0 - 1 Uhr	2	0	8	0	2	0	7	0
1 - 2 Uhr	0	1	9	0	0	0	10	0
2 - 3 Uhr	0	0	10	0	0	1	9	0
3 - 4 Uhr	0	0	10	0	0	0	10	0
4 - 5 Uhr	0	0	10	0	0	0	10	0
5 - 6 Uhr	1	2	7	0	2	1	7	0
6 - 7 Uhr	3	3 ^C	5 ^D	0	3	1	7	0
7 - 8 Uhr	1	3	6	0	5	1	5	0
8 - 9 Uhr	2	2	6	0	2	2	6	1
9 - 10 Uhr	1	3	6	0	1	3	7	0
10 - 11 Uhr	2	1	7	0	2	3	5	0
11 - 12 Uhr	1	3	6	0	1	1 ^C	8 ^D	0
12 - 13 Uhr	2	2 ^A	5 ^B	1	2	3	5	0
13 - 14 Uhr	1	2	7	0	1	1 ^C	8 ^D	0
14 - 15 Uhr	2	1 ^C	7 ^D	0	2	3	5	0
15 - 16 Uhr	1	3 ^C	6 ^D	0	1	2 ^E	6 ^F	0
16 - 17 Uhr	3	1	6	0	2	2	7	0
17 - 18 Uhr	2	3	5	0	1	1	8	0
18 - 19 Uhr	2	2	6	0	2	2	6	0
19 - 20 Uhr	1	2	7	0	1	2	6	0
20 - 21 Uhr	2	3	5	0	1	3	7	0
21 - 22 Uhr	1	1	8	0	1	1 ^C	8 ^D	0
22 - 23 Uhr	1	0	9	0	1	4	5	0
23 - 24 Uhr	0	2	8	0	1	3	7	0

- A) An Freitagen steht dem FV 1 Kapazität mehr zur Verfügung
 B) An Freitagen steht dem GV 1 Kapazität weniger zur Verfügung
 C) An Samstagen steht dem FV 1 Kapazität mehr zur Verfügung
 D) An Samstagen steht dem GV 1 Kapazität weniger zur Verfügung
 E) An Sonntagen steht dem FV 1 Kapazität mehr zur Verfügung
 F) An Sonntagen steht dem GV 1 Kapazität weniger zur Verfügung

¹³ Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Haar.

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 5703 mit dem Abschnitt¹⁴

- Rosenheim Ost (MART) – Traunstein (MTS)

5703	W-O-Richtung				O-W-Richtung			
Abschnitte	MART - MTS				MRO - MWTR			
Verkehrsart	NV	FV	GV	GelV	NV	FV	GV	GelV
Grundtakt	1	3	4		1	3	4	
0 - 1 Uhr	0	1	7	0	0	0	8	0
1 - 2 Uhr	1	0	7	0	0	1	7	0
2 - 3 Uhr	0	3	5	0	0	1	7	0
3 - 4 Uhr	0	0	8	0	0	1	7	0
4 - 5 Uhr	0	0	8	0	1	1	6	0
5 - 6 Uhr	1	0	7	0	1	0	7	0
6 - 7 Uhr	0	3	7	0	2	2	4	0
7 - 8 Uhr	2	4	3	0	2	2	4	0
8 - 9 Uhr	1	3	4	0	1	3	4	0
9 - 10 Uhr	1	4	3	0	1	4	4	0
10 - 11 Uhr	1	3	4	0	1	3	4	0
11 - 12 Uhr	1	2	5	0	1	3	4	0
12 - 13 Uhr	1	3	4	0	1	3	4	0
13 - 14 Uhr	1	4	4	0	1	3	4	0
14 - 15 Uhr	1	2	5	0	1	4	3	0
15 - 16 Uhr	1	3	4	0	1	2	5	0
16 - 17 Uhr	1	3	4	0	1	2	5	0
17 - 18 Uhr	1	3	4	0	1	2	5	0
18 - 19 Uhr	1	3	4	0	1	4	3	0
19 - 20 Uhr	1	4	3	0	1	3	4	0
20 - 21 Uhr	1	2	5	0	1	3	4	0
21 - 22 Uhr	1	3	4	0	1	3	4	0
22 - 23 Uhr	1	2	5	0	1	4	4	0
23 - 24 Uhr	1	1	6	0	1	1	6	0

¹⁴ Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Übersee.

2.2 Nutzungsbedingung 2: Vorgabe zur Einhaltung einer bestimmten Fahrzeit

Für die Trassenanmeldungen auf dem Abschnitt München-Karlsfeld – Petershausen – Ingolstadt Hbf (Strecke 5501) gelten in den Phasen 1 bis 5 (06.02.26 - 12.12.26) zwischen 6 und 22 Uhr für die einzelnen Verkehrsarten in beide Richtungen folgende Fahrzeiten (inkl. Haltezeiten):

Fahrtrichtung Nord-Süd Ingolstadt Hbf (MIH) – Petershausen (MPE)

Verkehrsart	Minimalfahrzeit	Maximalfahrzeit
SPNV	29 min	37 min
SPFV	28 min	34 min
SGV	30 min	34 min

Fahrtrichtung Süd-Nord Petershausen (MPE) – Ingolstadt Hbf (MIH)

Verkehrsart	Minimalfahrzeit	Maximalfahrzeit
SPNV	29 min	36 min
SPFV	28 min	34 min
SGV	30 min	34 min

Für die Trassenanmeldungen auf dem Abschnitt München-Waldtrudering – Rosenheim (Strecke 5510) gelten in den Phasen 2 bis 5 (14.06.26 - 12.12.26) zwischen 6 und 22 Uhr für die einzelnen Verkehrsarten in beide Richtungen folgende Fahrzeiten (inkl. Haltezeiten):

Fahrtrichtung West-Ost München-Waldtrudering (MWTR) – Rosenheim (MRO)

Verkehrsart	Minimalfahrzeit	Maximalfahrzeit
SPNV	30 min	38 min
SPFV	30 min	34 min
SGV	33 min	40 min

Fahrtrichtung Ost-West Rosenheim (MRO) – München-Waldtrudering (MWTR)

Verkehrsart	Minimalfahrzeit	Maximalfahrzeit
SPNV	30 min	37 min
SPFV	30 min	34 min
SGV	33 min	39 min

Für die Trassenanmeldungen auf dem Abschnitt Rosenheim – Freilassing (Strecke 5703) gelten in den Phasen 2 bis 5 (14.06.26 - 12.12.26) zwischen 6 und 22 Uhr für die einzelnen Verkehrsarten in beide Richtungen folgende Fahrzeiten (inkl. Haltezeiten):

Fahrtrichtung West-Ost Rosenheim (MRO) – Freilassing (MFL)

Verkehrsart	Minimalfahrzeit	Maximalfahrzeit
SPNV	59 min	63 min
SPFV	52 min	57 min
SGV	55 min	63 min

Fahrtrichtung Ost-West Freilassing (MFL) – Rosenheim (MRO)

Verkehrsart	Minimalfahrzeit	Maximalfahrzeit
SPNV	61 min	65 min
SPFV	50 min	58 min
SGV	55 min	63 min

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.

Diese Regelung gilt in allen 5 Phasen (06.02. – 12.12.2026).

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).

Diese Regelung gilt in allen 5 Phasen (06.02. – 12.12.2026).

2.5 Nutzungsbedingung 5: Vorgabe zu Bahnsteigwenden im Bahnhof München-Feldmoching

Im Bahnhof München-Feldmoching sind Bahnsteigwenden nicht zulässig. Diese Regelung gilt in den Phasen 1 (06.02. – 13.06.2026) und 3 (11.07. – 20.09.2026).

2.6 Nutzungsbedingung 6: Vorgabe zu Triebfahrzeugwechsel

Im Bahnhof Freilassing sind keine Triebfahrzeugwechsel zulässig. Alternativ sind Triebfahrzeugwechsel in den Bahnhöfen München Ost Rbf und München Nord Rbf möglich.

Zulässig ist das Umspannen von E- auf V-Traktion und umgekehrt, wenn für die Fahrt auf der Strecke Landshut – Mühldorf – Freilassing die Elektrolokomotive im Zugverband verbleibt.

Im Bahnhof Landshut sind keine Triebfahrzeugwechsel zulässig. Alternativ sind Triebfahrzeugwechsel im Bahnhof Regensburg Ost oder Neufahrn (Niederbayern) möglich.

Diese Regelung gilt in allen 5 Phasen (06.02. – 12.12.2026).

2.7 Nutzungsbedingung 7: Vorgabe zu Zugbehandlungen

In den Bahnhöfen Freilassing und Rosenheim sind keine Zugbehandlungen (z.B. wagentechnische Behandlung, Grenzeingangsbehandlung) möglich.

Von dieser Regelung ausgenommen sind in Freilassing und Rosenheim endende Züge.

Alternativ sind Zugbehandlungen in den Bahnhöfen München Ost Rbf und München Nord Rbf möglich.

Diese Regelung gilt in allen 5 Phasen (06.02. – 12.12.2026).

2.8 Nutzungsbedingung 8: Vorgabe zu Lokpersonalwechseln

In den Betriebsstellen zwischen Augsburg-Hochzoll und einschließlich Donauwörth sind keine Halte für Lokpersonalwechsel zulässig.

Im Bahnhof Ingolstadt Hbf sind keine Halte für Lokpersonalwechsel zulässig.

Im Bahnhof Freilassing sind Halte für Lokpersonalwechsel im SGV mit maximal 3 min zulässig.

Diese Regelungen gelten in allen 5 Phasen (06.02. – 12.12.2026).

2.9 Nutzungsbedingung 9: Vorrangregeln im Schienengüterverkehr (SGV)

Strecke Rosenheim – Salzburg:

In den Phasen 2 (14.06. – 10.07.2026), 4 und 5 (21.09. – 12.12.2026) werden Verkehre im Schienengüterverkehr (SGV)

- mit Quelle / Ziel in Österreich, Italien oder Slowenien oder
- mit Quelle / Ziel entlang der Strecke München – Salzburg

auf der Strecke Rosenheim – Salzburg vorrangig gegenüber den SGV-Verkehren anderer Relationen behandelt.

In der Phase 3 (11.07. – 20.09.2026) werden Verkehre im Schienengüterverkehr (SGV)

- mit Quelle / Ziel in Italien oder Slowenien
- mit Quelle / Ziel entlang der Strecke München – Salzburg

auf der Strecke Rosenheim – Salzburg vorrangig gegenüber den SGV-Verkehren anderer Relationen behandelt.

Strecke Landshut – Plattling:

In der Phase 3 (11.07. – 20.09.2026) werden Verkehre im Schienengüterverkehr (SGV)

- mit Quelle / Ziel in Österreich
- mit Quelle / Ziel entlang der Strecke Landshut – Plattling

auf der Strecke Landshut – Plattling vorrangig gegenüber den SGV-Verkehren anderer Relationen behandelt.

2.10 Nutzungsbedingung 10: Prüfung alternativer Laufwege im SGV

In den Phasen 2, 3, 4 und 5 (14.06. – 12.12.2026) werden Trassenanmeldungen von und nach Rumänien, Slowakei oder Ungarn vorrangig über folgende alternative Laufwege trassiert:

- Marktredwitz – Schirnding Grenze (- Cheb – Gmünd Grenze – Wien)
- München – Rosenheim – Kufstein Grenze (- Wörgl – Selzthal – Wiener Neustadt – Gramatneusiedl)

In den Phasen 2, 3, 4 und 5 (14.06. – 12.12.2026) werden Trassenanmeldungen von und in die Slowakei vorrangig über folgenden alternativen Laufweg trassiert:

- Halle / Leipzig – Ruhland – Horka Grenze (- Legnica – Lichkov)

Bei den alternativen Laufwegen werden die Start-Ziel-Relation und Profilanforderungen der Trassenanmeldungen berücksichtigt.

2.11 Nutzungsbedingung 11: Aussetzen des Vorrangs für Express- und Schnell-Trassen

Zur Sicherstellung der über die Nutzungsbedingungen erzielten planerischen kapazitätsoptimalen Geschwindigkeitsharmonisierung der Verkehrsarten wird der Vorrang für Express- und Schnelltrassen nach Ril 420.0201 auf den temporär überlasteten Abschnitten München-Karlsfeld – Ingolstadt Hbf und München-Waldtrudering – Rosenheim – Salzburg in der Betriebsdurchführung ausgesetzt. Abschnitte außerhalb der TÜLS-Abschnitte bleiben von dieser Regelung unberührt.

Diese Regelung gilt in allen 5 Phasen (06.02. – 12.12.2026).

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),
- Vorgabe zu Bahnsteigwenden im Bahnhof München-Feldmoching (Nutzungsbedingung 5, siehe Abschnitt 2.5),
- Vorgabe Triebfahrzeugwechsel (Nutzungsbedingungen 6, siehe Abschnitt 2.6),
- Vorgabe zu Zugbehandlungen (Nutzungsbedingung 7, siehe Abschnitt 2.7),
- Vorgabe zu Lokpersonalwechseln (Nutzungsbedingung 8, siehe Abschnitt 2.8).

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

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) 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. In den Phasen 2 bis 5 werden alternative Laufwege gemäß der Nutzungsbedingung 10 (siehe Abschnitt 2.10) geprüft und umgesetzt. Die Einkürzung der angemeldeten Trasse bzw. die Nutzung eines alternativen Laufwegs 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. Im Schienengüterverkehr haben Trassenanmeldungen bestimmter Quelle-Ziel-Relationen, die die Abschnitte Rosenheim - Salzburg oder Landshut - Plattling in den Phasen 2 und 3 befahren (Nutzungsbedingung 9, siehe Abschnitt 2.9), gegenüber anderen Trassen im Schienengüterverkehr Vorrang.
3. Nachrang von Leer- und Triebfahrzeugfahrten für Trassenanmeldungen, die die TÜLS-Abschnitte ganz oder teilweise befahren (Nutzungsbedingung 3, siehe Abschnitt 2.3)
4. 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 i. V. m. Ziffer 4.2.1.11 der INB.

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 unter 3.1 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 (gemäß Nutzungsbedingung Nr. 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 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:

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 (gemäß Nutzungsbedingung Nr. 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 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.

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 (gemäß Nutzungsbedingung Nr. 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 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.

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

~~(11) Ist eine Zuweisung nicht möglich, so stehen diese Kapazitäten dem Gelegenheitsverkehr zur Verfügung.~~

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.