

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: Vorgabe zur Einhaltung einer bestimmten Fahrzeit	10
2.3 Nutzungsbedingung 3: Nachrang von Leer- und Triebfahrzeugfahrten	11
2.4 Nutzungsbedingung 4: Erweiterte Konstruktionsspielräume	11
2.5 Nutzungsbedingung 5: Vorgabe für Zugwenden in Hennef (Sieg) und Bonn-Beuel	11
2.6 Nutzungsbedingung 6: Laufweg für über die rechte Rheinstrecke umgeleitete Züge des SPFV	11
2.7 Nutzungsbedingung 7: Trassierung im Schienengüterverkehr (SGV)	12
2.8 Nutzungsbedingung 8: Entlastung des Abschnitts Aachen West – Herzogenrath	12
2.9 Nutzungsbedingung 9: Entlastung des Abschnitts Rheinhausen – Duisburg-Hochfeld Süd	12
2.10 Nutzungsbedingung 10: Entlastung des Abschnitts Kassel-Wilhelmshöhe – Baunatal-Guntershausen	12
2.11 Nutzungsbedingung 11: Entlastung des Abschnitts Großkrotzenburg – Kahl	13
2.12 Nutzungsbedingung 12: Entlastung des Abschnitts Wiesbaden – Assmannshausen	14
2.13 Nutzungsbedingung 13: Vorgabe zu Fahrrichtungswechsel in Köln-Kalk	14
2.14 Nutzungsbedingung 14: Aussetzen des Vorrangs für Schnell-Trassen	15
3. Anwendung der Nutzungsbedingungen im Prozessablauf	15
3.1 Erste Netzfahrplanerstellungphase	15
3.2 Zweite Netzfahrplanerstellungphase	17
3.3 Nutzung von Restkapazitäten im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs oder für baubedingte Umleiter	18

1. Definition temporär überlasteter Schienenwege TÜLS

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

Folgende Abschnitte sind als temporär überlastet erklärt worden:

- Strecke 2550 Aachen West – Mönchengladbach Hbf
- Strecke 2520 Mönchengladbach Hbf – Krefeld Hbf
- Strecke 2505 Krefeld Hbf – Duisburg-Hochfeld Süd
- Strecke 2641 Köln Bonntor – Köln Südbrücke
- Strecke 2656 Köln Südbrücke – Gremberg Nord
- Strecke 2324 Gremberg Nord – Neuwied (– Niederlahnstein)
- (Strecke 3507 Niederlahnstein – Wiesbaden Ost)¹
- Strecke 2651 Köln Messe/Deutz – Merten (Sieg)
- Strecke 3900 Gießen-Bergwald – Friedberg
- Strecke 3742 Friedberg – Hanau Rauschwald
- Strecke 3672 Hanau Rauschwald – Großkrotzenburg
- Strecke 3660 Großkrotzenburg – Mainaschaff Steinerts
- Strecke 2550 Hofgeismar-Hümme – Vellmar-Obervellmar²
- Strecke 3900 Kassel-Wilhelmshöhe – Baunatal-Guntershausen
- Strecke 6340 Baunatal-Guntershausen – Bebra
- Strecke 3600 Bebra – Fulda

2. Nutzungsvorgaben

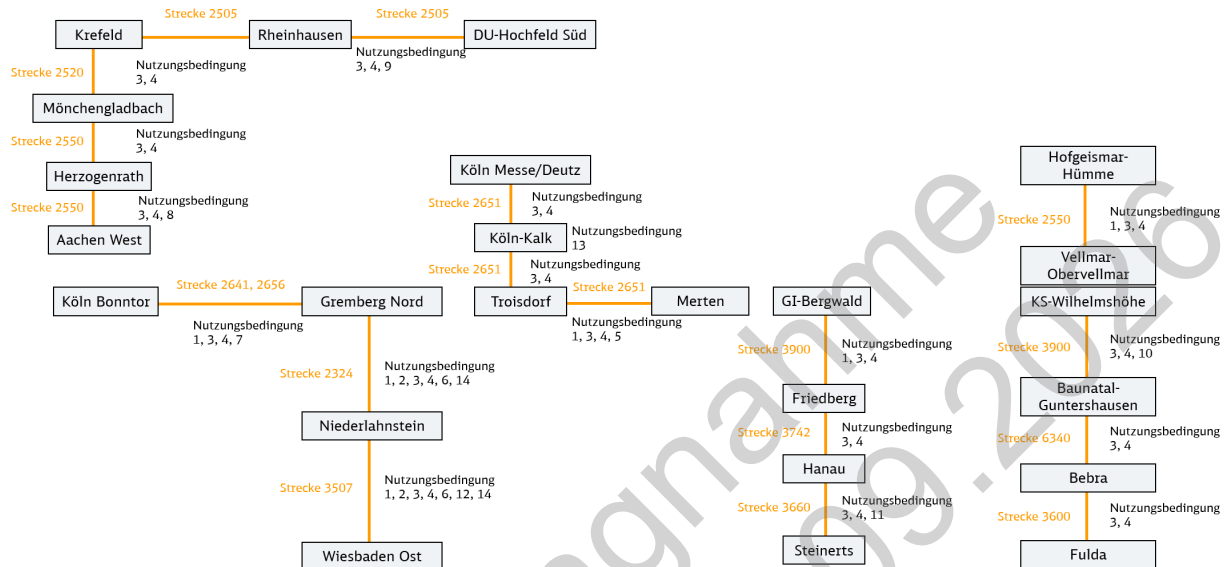
Die für die TÜLS-Abschnitte formulierten Nutzungsbedingungen lassen sich auf den zentralen Umleitungsstrecken wie folgt verorten.

¹ Im Zeitraum 15.09. bis 09.12.2028 sind die Vorgaben analog der Korridorsanierung Köln – Mainz an der rechten Rheinstrecke südlich von Neuwied notwendig

² Der Abschnitt Hofgeismar-Hümme – Vellmar-Obervellmar (– Kassel-Wilhelmshöhe) der Strecke 2550 gilt nur im Zeitraum 13.10. – 09.12.2028 als temporär überlastet.

Nutzungsvorgaben für die als temporär überlastet erklärten Schienenwege während der Baumaßnahme Kölner Brücken (Köln West – Köln Süd) (15.09.2028 – April 2030)

Seite 3 von 18



- 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 für Zugwenden im Bahnhof Hennef (Sieg)
Nutzungsbedingung 6: Laufweg für über die rechte Rheinstrecke umgeleitete Züge des SPfV
Nutzungsbedingung 7: Trassierung im Schienengüterverkehr (SGV)
Nutzungsbedingung 8: Entlastung des Abschnitts Aachen West – Herzogenrath
Nutzungsbedingung 9: Entlastung des Abschnitts Rheinhausen – Duisburg-Hochfeld Süd
Nutzungsbedingung 10: Entlastung des Abschnitts Kassel-Wilhelmshöhe - Baunatal-Guntershausen
Nutzungsbedingung 11: Entlastung des Abschnitts Großkrotzenburg - Kahl
Nutzungsbedingung 12: Entlastung des Abschnitts Wiesbaden - Aßmannshausen
Nutzungsbedingung 13: Vorgabe zu Fahrtrichtungswechsel in Köln-Kalk
Nutzungsbedingung 14: Aussetzen des Vorrangs für Schnell-Trassen

2.1 Nutzungsbedingung 1: Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart

Während der Korridorsanierung Köln – Mainz stehen auf einzelnen Streckenabschnitten der für temporär überlastet erklärten Schienenwege jeder Verkehrsart eine maximal definierte Anzahl an Kapazitäten zur Verfügung.

Aufgrund der Berücksichtigung der Vorhaltung von Restkapazitäten für den Gelegenheitsverkehr nach § 56 Abs. 3 ERegG gemäß Ziffer 4.2.1.18 der INB, die im Januar eines Jahres als Entwurf zur Marktkonsultation und eine Woche vor Beginn der Trassenanmeldfrist als Endfassung des Entwurfs veröffentlicht werden, kann im Nachgang eine Reduktion der ausgewiesenen Kapazitäten für den SGV erfolgen.

15.09. 21:00 – 09.12.2028 24:00:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 2641 mit dem Abschnitt³

- Köln Bonntor (KBT) – Köln Südbrücke (KSBR)

2641	W-O-Richtung			O-W-Richtung		
	KBT - KSBR			KSBR - KBT		
	FV	NV	GV	FV	NV	GV
Abschnitte						
Verkehrsart						
Grundtakt	0	4	2	0	4	4
0 - 1 Uhr	0	1	7	0	2	6
1 - 2 Uhr	0	1	7	0	1	7
2 - 3 Uhr	0	1	7	0	1	7
3 - 4 Uhr	0	1	7	0	1	7
4 - 5 Uhr	0	2	5	0	1	7
5 - 6 Uhr	0	3	4	0	2	6
6 - 7 Uhr	0	4	2	0	3	5
7 - 8 Uhr	0	4	2	0	4	4
8 - 9 Uhr	0	4	2	0	4	4
9 - 10 Uhr	0	4	2	0	4	4
10 - 11 Uhr	0	4	2	0	4	4
11 - 12 Uhr	0	4	2	0	4	4
12 - 13 Uhr	0	4	2	0	4	4
13 - 14 Uhr	0	4	2	0	4	4
14 - 15 Uhr	0	4	2	0	4	4
15 - 16 Uhr	0	4	2	0	4	4
16 - 17 Uhr	0	4	2	0	4	4
17 - 18 Uhr	0	4	2	0	4	4
18 - 19 Uhr	0	4	2	0	4	4
19 - 20 Uhr	0	4	2	0	4	4
20 - 21 Uhr	0	4	2	0	4	4
21 - 22 Uhr	0	4	2	0	4	4
22 - 23 Uhr	0	3	4	0	4	4
23 - 24 Uhr	0	2	5	0	3	5

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

15.09. 21:00 – 09.12.2028 24:00:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der Strecke 2324 mit dem Abschnitt⁴

- **Bonn-Beuel (KBB) – Neuwied (KNE)**

2324 Mo-Fr	N-S-Richtung			S-N-Richtung		
Abschnitte	KBB - KNE			KNE - KBB		
Verkehrsart	FV	NV	GV	FV	NV	GV
Grundtakt	1	2	5	1	2	5
0 - 1 Uhr	1	1	7	1	1	7
1 - 2 Uhr	1	1	7	1	1	7
2 - 3 Uhr	1	1	7	1	1	7
3 - 4 Uhr	1	1	7	1	1	7
4 - 5 Uhr	1	1	7	1	1	7
5 - 6 Uhr	1	2	6	1	2	6
6 - 7 Uhr	1	2	5	1	2	5
7 - 8 Uhr	1	2	5	1	2	5
8 - 9 Uhr	1	2	5	1	2	5
9 - 10 Uhr	1	2	5	1	2	5
10 - 11 Uhr	1	2	5	1	2	5
11 - 12 Uhr	1	2	5	1	2	5
12 - 13 Uhr	1	2	5	1	2	5
13 - 14 Uhr	1	2	5	1	2	5
14 - 15 Uhr	1	2	5	1	2	5
15 - 16 Uhr	1	2	5	1	2	5
16 - 17 Uhr	1	2	5	1	2	5
17 - 18 Uhr	1	2	5	1	2	5
18 - 19 Uhr	1	2	5	1	2	5
19 - 20 Uhr	1	2	5	1	2	5
20 - 21 Uhr	1	2	5	1	2	5
21 - 22 Uhr	1	2	5	1	2	5
22 - 23 Uhr	1	2	5	1	2	5
23 - 24 Uhr	1	2	5	1	2	5

2324 Sa, So	N-S-Richtung			S-N-Richtung		
Abschnitte	KBB - KNE			KNE - KBB		
Verkehrsart	FV	NV	GV	FV	NV	GV
Grundtakt	1	2,5	4,5	1	2,5	4,5
0 - 1 Uhr	1	1	7	1	1	7
1 - 2 Uhr	1	1	7	1	1	7
2 - 3 Uhr	1	1	7	1	1	7
3 - 4 Uhr	1	1	7	1	1	7
4 - 5 Uhr	1	1	7	1	1	7
5 - 6 Uhr	1	2	6	1	2	6
6 - 7 Uhr	1	3	5	1	2	5
7 - 8 Uhr	1	2	5	1	3	4
8 - 9 Uhr	1	3	4	1	2	5
9 - 10 Uhr	1	2	5	1	3	4
10 - 11 Uhr	1	3	4	1	2	5
11 - 12 Uhr	1	2	5	1	3	4
12 - 13 Uhr	1	3	4	1	2	5
13 - 14 Uhr	1	2	5	1	3	4
14 - 15 Uhr	1	3	4	1	2	5
15 - 16 Uhr	1	2	5	1	3	4
16 - 17 Uhr	1	3	4	1	2	5
17 - 18 Uhr	1	2	5	1	3	4
18 - 19 Uhr	1	3	4	1	2	5
19 - 20 Uhr	1	2	5	1	3	4
20 - 21 Uhr	1	3	4	1	2	5
21 - 22 Uhr	1	2	5	1	3	4
22 - 23 Uhr	1	3	4	1	2	5
23 - 24 Uhr	1	2	5	1	3	4

⁴ Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Unkel.

15.09. 21:00 – 09.12.2028 24:00:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 2651 mit dem Abschnitt⁵

- Blankenberg (KBLB) – Merten (KMES)

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

⁵ Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Merten (Sieg).

15.09. 21:00 – 09.12.2028 24:00:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 3900 mit dem Abschnitt⁶

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

3900	N-S-Richtung			S-N-Richtung		
Abschnitte	FG - FFG			FFG - FG		
Verkehrsart	FV	NV	GV	FV	NV	GV
Grundtakt	0,25	4	3,25	0,25	4	5
0 - 1 Uhr	1	1 ^A	7 ^B	1	1 ^A	7 ^B
1 - 2 Uhr	1	1 ^C	7 ^D	1	1 ^A	7 ^B
2 - 3 Uhr	1	0 ^A	8 ^B	1	0 ^C	8 ^D
3 - 4 Uhr	1	0 ^A	8 ^B	1	0 ^A	8 ^B
4 - 5 Uhr	1	1	7	1	0 ^A	8 ^B
5 - 6 Uhr	0	4	5	0	3	6
6 - 7 Uhr	0	4	4	1	4	3
7 - 8 Uhr	0	5	2	0	4	3
8 - 9 Uhr	0	4	4	0	4	4
9 - 10 Uhr	1	4	2	1	3	3
10 - 11 Uhr	0	3	5	1	4	3
11 - 12 Uhr	0	4	3	0	3	4
12 - 13 Uhr	0	4	4	0	4	4
13 - 14 Uhr	1	4	2	0	4	3
14 - 15 Uhr	0	4	4	1	4	3
15 - 16 Uhr	0	4	3	0	4	3
16 - 17 Uhr	0	4	4	0	5	3
17 - 18 Uhr	1	5	1	0	4	3
18 - 19 Uhr	1	4	3	1	5	2
19 - 20 Uhr	0	4	3	0	4	3
20 - 21 Uhr	0	3	5	0	4	4
21 - 22 Uhr	1	3	3	0	3	4
22 - 23 Uhr	0	2	6	0	3	5
23 - 24 Uhr	1	2	5	1	2	5

⁶ Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Butzbach.

- A) Sa+So eine Kapazität mehr
- B) Sa+So eine Kapazität weniger
- C) Sa+So 2 Kapazitäten mehr
- D) Sa+So 2 Kapazitäten weniger

13.10. 21:00 – 09.12.2028 24:00 Sa+So:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 3900 mit dem Abschnitt⁷

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

3900 Sa+So	N-S-Richtung			S-N-Richtung		
Abschnitte	FG - FFG			FFG - FG		
Verkehrsart	FV	NV	GV	FV	NV	GV
Grundtakt	1,5	3	3	1,5	3	3
0 - 1 Uhr	1	2	6	1	2	6
1 - 2 Uhr	1	1	7	1	1	7
2 - 3 Uhr	1	1	7	1	1	7
3 - 4 Uhr	1	1	7	1	1	7
4 - 5 Uhr	1	1	7	1	1	7
5 - 6 Uhr	1	3	5	1	3	5
6 - 7 Uhr	1	4	3	2	3	3
7 - 8 Uhr	0	5	3	1	3	4
8 - 9 Uhr	1	3	4	2	3	3
9 - 10 Uhr	2	4	2	2	2	4
10 - 11 Uhr	2	2	4	2	3	2
11 - 12 Uhr	2	3	3	2	2	4
12 - 13 Uhr	1	2	4	2	3	3
13 - 14 Uhr	2	4	2	1	2	3
14 - 15 Uhr	2	2	3	2	3	3
15 - 16 Uhr	2	4	2	2	3	3
16 - 17 Uhr	1 ^A	3	4 ^B	2	5	1
17 - 18 Uhr	2	4	2	1 ^A	4	3 ^B
18 - 19 Uhr	2	3	3	2	5	1
19 - 20 Uhr	2	3	3	1	3	3
20 - 21 Uhr	1	2	4	2	3	3
21 - 22 Uhr	2	2	4	0	2	6
22 - 23 Uhr	1	2	5	0	2	6
23 - 24 Uhr	2	2	5	1	2	6

⁷ Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Butzbach.

A) So eine Kapazität mehr

B) So eine Kapazität weniger

13.10. 21:00 – 09.12.2028 24:00:

Maximale Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart auf der

Strecke 2550 mit dem Abschnitt⁸

- Hofgeismar-Hümme (FHMM) – Vellmar-Obervellmar (FOV)

2550	N-S-Richtung			S-N-Richtung		
Abschnitte	FHMM - FOV			FOV - FHMM		
Verkehrsart	FV	NV	GV	FV	NV	GV
Grundtakt	0	2	4	0	2	4
0 - 1 Uhr	0	1	5	0	1	5
1 - 2 Uhr	0	0	6	0	0	6
2 - 3 Uhr	0	0	6	0	0	6
3 - 4 Uhr	0	0	6	0	0	6
4 - 5 Uhr	0	1	5	0	1	5
5 - 6 Uhr	0	2	4	0	2	4
6 - 7 Uhr	0	3	3	0	3	3
7 - 8 Uhr	0	3	3	0	3	3
8 - 9 Uhr	0	3	3	0	3	3
9 - 10 Uhr	0	2	4	1	2	3
10 - 11 Uhr	0	2	4	0	2	4
11 - 12 Uhr	0	2	4	0	2	4
12 - 13 Uhr	1	2	3	0	2	4
13 - 14 Uhr	0	3	3	0	3	3
14 - 15 Uhr	0	2	4	0	2	4
15 - 16 Uhr	0	2	4	1	2	3
16 - 17 Uhr	0	3	3	0	3	3
17 - 18 Uhr	0	3	3	0	3	3
18 - 19 Uhr	1	3	2	0	3	3
19 - 20 Uhr	0	2	4	0	2	4
20 - 21 Uhr	0	2	4	0	2	4
21 - 22 Uhr	0	2	4	0	2	4
22 - 23 Uhr	0	2	4	0	2	4
23 - 24 Uhr	0	1	5	0	1	5

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

2.2 Nutzungsbedingung 2: Vorgabe zur Einhaltung einer bestimmten Fahrzeit

Für die Trassenanmeldungen auf dem Abschnitt Troisdorf – Koblenz-Pfaffendorf (Strecke 2324) gelten für die einzelnen Verkehrsarten in beide Richtungen folgende Fahrzeiten:

Fahrtrichtung Nord-Süd Troisdorf (KT) – Koblenz-Pfaffendorf (KPF)

<u>Verkehrsart</u>	<u>Minimalfahrzeit</u>	<u>Maximalfahrzeit</u>
<u>SPNV</u>	<u>67 min</u>	<u>77 min</u>
<u>SPFV</u>	<u>67 min</u>	<u>72 min</u>
<u>SGV</u>	<u>72 min</u>	<u>87 min</u>

Fahrtrichtung Süd- Koblenz-Pfaffendorf (KPF) – Troisdorf (KT)

<u>Verkehrsart</u>	<u>Minimalfahrzeit</u>	<u>Maximalfahrzeit</u>
<u>SPNV</u>	<u>67 min</u>	<u>77 min</u>
<u>SPFV</u>	<u>67 min</u>	<u>72 min</u>
<u>SGV</u>	<u>72 min</u>	<u>87 min</u>

Die maximale Fahrzeit im SGV kann beispielsweise mit folgenden Konfigurationen eingehalten werden:

<u>Baureihe</u>	<u>Wagenzuglänge</u>	<u>Wagenzugmasse</u>
<u>BR 185</u>	<u>700 m</u>	<u>3.160 t</u>
<u>2x BR 185</u>	<u>700 m</u>	<u>4.690 t</u>

Trassen für Züge, deren Fahrzeiten außerhalb von Minimal- und Maximalfahrzeiten liegen, werden als unplausibel behandelt.

Für die Trassenanmeldungen auf dem Abschnitt Niederlahnstein – Wiesbaden Ost (Strecke 3507) gelten für die einzelnen Verkehrsarten in beide Richtungen folgende Fahrzeiten:

Fahrtrichtung Nord-Süd Niederlahnstein (KNL) – Wiesbaden Biebrich (FWB)

<u>Verkehrsart</u>	<u>Minimalfahrzeit</u>	<u>Maximalfahrzeit</u>
<u>SPNV</u>	<u>71 min</u>	<u>82 min</u>
<u>SPFV</u>	<u>65 min</u>	<u>72 min</u>
<u>SGV</u>	<u>71 min</u>	<u>86 min</u>

Fahrtrichtung Süd-Nord Wiesbaden Biebrich (FWB) – Niederlahnstein (KNL)

<u>Verkehrsart</u>	<u>Minimalfahrzeit</u>	<u>Maximalfahrzeit</u>
<u>SPNV</u>	<u>72 min</u>	<u>82 min</u>
<u>SPFV</u>	<u>65 min</u>	<u>72 min</u>
<u>SGV</u>	<u>72 min</u>	<u>87 min</u>

Die maximale Fahrzeit im SGV kann beispielsweise mit folgenden Konfigurationen eingehalten werden:

<u>Baureihe</u>	<u>Wagenzuglänge</u>	<u>Wagenzugmasse</u>
<u>BR 185</u>	<u>700 m</u>	<u>3.160 t</u>
<u>2x BR 185</u>	<u>700 m</u>	<u>4.690 t</u>

Trassen für Züge, deren Fahrzeiten außerhalb von Minimal- und Maximalfahrzeiten liegen, werden als unplausibel behandelt.

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) und Bonn-Beuel

Das planmäßige Wenden von Zügen im Bahnhof Hennef (Sieg) ist nur am Gleis 3 und nur für Züge des SPNV zulässig.

Das planmäßige Wenden von Zügen im Bahnhof Bonn-Beuel ist nur an Gleis 3 und 4 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 jeweiligen Verfahren gemäß Ziffer 3 für die entsprechende Fahrplanphase entschieden.

2.6 Nutzungsbedingung 6: Laufweg für über die rechte Rheinstrecke umgeleitete Züge des SPFV

Trassenanmeldungen des SPFV, die über die rechte Rheinstrecke (Streckennummern 2324 und 3507) fahren, werden über Köln Messe/Deutz (tief) trassiert. Von dieser Regelung ausgenommen

sind Trassenanmeldungen mit Start oder Ziel Köln Hbf, diese werden über Köln Hbf trassiert. Für Nachtreisezüge sind Halte in Köln Hbf ohne Fahrtrichtungswechsel zulässig.

2.7 Nutzungsbedingung 7: Trassierung im Schienengüterverkehr (SGV)

Über die Schienenwegeabschnitte Köln Südbrücke – Köln Bonntor – Köln Eifeltor – Bonn Hbf – Koblenz-Lützel ist eine Anmeldung für Verkehre im Schienengüterverkehr (SGV) nur zulässig, wenn sie entlang dieses Abschnitts ihre Start- oder Zielbetriebsstelle besitzen oder eine Zugbehandlung (z.B. wagentechnische Behandlung) notwendig ist. Trassenanmeldungen, die diese Vorgabe nicht erfüllen, werden als unplausibel behandelt.

Lokpersonalwechsel und Lokführererholungshalte sind keine Zugbehandlung.

Als Start- oder Zielbetriebsstelle gilt der erste bzw. letzte Zuglaufpunkt im Netz der DB InfraGO AG.

2.8 Nutzungsbedingung 8: Entlastung des Abschnitts Aachen West – Herzogenrath

Für Trassenanmeldungen des SPNV auf den Relationen

- Aachen Hbf – Herzogenrath – Maastricht
- Aachen Hbf – Herzogenrath – Mönchengladbach
- Aachen Hbf – Herzogenrath – Stolberg

gilt insgesamt eine maximal festgelegte Zugzahl von 5 Zügen je Stunde und Richtung im Abschnitt

- Aachen West – Herzogenrath.

2.9 Nutzungsbedingung 9: Entlastung des Abschnitts Rheinhausen – Duisburg-Hochfeld Süd

Für Trassenanmeldungen des SPNV auf den Relationen

- Duisburg Hbf – Rheinhausen – Xanten
- Aachen Hbf – Rheinhausen – Krefeld – Mönchengladbach

gilt insgesamt eine maximal festgelegte Zugzahl von 4 Zügen je Stunde und Richtung im Abschnitt

- Rheinhausen – Duisburg-Hochfeld Süd.

2.10 Nutzungsbedingung 10: Entlastung des Abschnitts Kassel-Wilhelmshöhe – Baunatal-Guntershausen

Für Trassenanmeldungen des SPNV auf den Relationen

- Frankfurt Hbf – Friedberg – Gießen – Wabern – Kassel Hbf
- Bad Wildungen – Wabern – Kassel Hbf
- Bebra – Melsungen – Kassel Hbf
- Melsungen – Kassel Hbf

gilt insgesamt eine maximal festgelegte Zugzahl von 6 Zügen je 2 Stunden und Richtung im Abschnitt

- Kassel-Wilhelmshöhe -Baunatal-Guntershausen.

Darüber hinaus sind weitere Zugfahrten möglich:

Nord-Süd-Richtung

6-8 Uhr: 1 Zug/2h

12-14 Uhr: 1 Zug/2h

16-18 Uhr: 1 Zug/2h

Süd-Nord-Richtung

6-8 Uhr: 2 Züge/2h

10-12 Uhr: 1 Zug/2h

14-16 Uhr: 1 Zug/2h

18-20 Uhr: 1 Zug/2h

Die Anzahl der Kapazitäten richten sich nach dem Zeitpunkt der Durchfahrt an der Betriebsstelle Kassel-Oberwehren.

2.11 Nutzungsbedingung 11: Entlastung des Abschnitts Großkrotzenburg – Kahl

Für Trassenanmeldungen des SPNV auf den Relationen

- Frankfurt Hbf – Aschaffenburg Hbf – Würzburg
- Rüsselsheim – Aschaffenburg Hbf – Laufach
- Hanau Hbf – Kahl – Schöllkrippen

gilt insgesamt eine maximal festgelegte Zugzahl von 3 Zügen je 2 Stunden und Richtung im Abschnitt

- Großkrotzenburg – Kahl.

Darüber hinaus sind weitere Zugfahrten möglich:

Nord-Süd-Richtung

6-8 Uhr: 1 Zug/2h

8-10 Uhr: 2 Züge/2h

12-14 Uhr: 2 Züge/2h

14-16 Uhr: 2 Züge/2h

16-18 Uhr: 2 Züge/2h

18-20 Uhr: 2 Züge/2h

Süd-Nord-Richtung

6-8 Uhr: 6 Züge/2h

8-10 Uhr: 1 Zug/2h

12-14 Uhr: 3 Züge/2h

16-18 Uhr: 2 Züge/2h

18-20 Uhr: 1 Zug/2h.

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

2.12 Nutzungsbedingung 12: Entlastung des Abschnitts Wiesbaden - Assmannshausen

Mo-Fr:

Für Trassenanmeldungen des SPNV auf den Relationen

- Frankfurt Hbf – Wiesbaden Hbf – rechte Rheinstrecke
- Frankfurt Hbf – rechte Rheinstrecke

gilt montags bis freitags insgesamt eine maximal festgelegte Zugzahl von 2 Zügen je Stunde und Richtung im Abschnitt

- Wiesbaden Biebrich - Assmannshausen.

Darüber hinaus sind weitere Zugfahrten möglich:

Nord-Süd-Richtung

7-8 Uhr: 1 Zug/h

Süd-Nord-Richtung

18-19 Uhr: 1 Zug/h

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

Sa+So:

Für Trassenanmeldungen des SPNV auf den Relationen

- Frankfurt Hbf – Wiesbaden Hbf – rechte Rheinstrecke
- Frankfurt Hbf – rechte Rheinstrecke

gilt samstags und sonntags insgesamt eine maximal festgelegte Zugzahl von 5 Zügen je 2 Stunden und Richtung im Abschnitt

- Wiesbaden Biebrich - Assmannshausen.

Darüber hinaus sind weitere Zugfahrten möglich:

Nord-Süd-Richtung

7-8 Uhr: 1 Zug/h

Süd-Nord-Richtung

18-19 Uhr: 1 Zug/h

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

2.13 Nutzungsbedingung 13: Vorgabe zu Fahrtrichtungswechsel in Köln-Kalk

In Köln-Kalk dürfen je Stunde nur 4 Züge des SPNV mit dem Laufweg

- Köln Gummersbacher Str. – Köln-Kalk – Köln Südbrücke (und umgekehrt)

einen Fahrtrichtungswechsel durchführen.

Die DB InfraGO AG berücksichtigt dies im Rahmen der Netzfahrplanerstellung (Konstruktion). Sich hieraus ergebende Trassenutzungskonflikte werden nach dem jeweiligen Verfahren gemäß Ziffer 3 für die entsprechende Fahrplanphase entschieden.

2.14 Nutzungsbedingung 14: Aussetzen des Vorrangs für Schnell-Trassen

Zur Sicherstellung der über die Nutzungsbedingungen erzielten planerischen kapazitätsoptimalen Geschwindigkeitsharmonisierung der Verkehrsarten wird der Vorrang für Schnelltrassen nach Ril 420.0201 auf dem temporär überlasteten Abschnitt Troisdorf – Wiesbaden Ost in der Betriebsdurchführung ausgesetzt. Abschnitte außerhalb der TÜLS-Abschnitte bleiben von dieser Regelung unberührt.

3. Anwendung der Nutzungsbedingungen im Prozessablauf

(1) Alle Trassenanmeldungen zur ersten und zweiten Netzfahrplanerstellungsphase und zum Gelegenheitsverkehr werden hinsichtlich ihrer Plausibilität geprüft.

- Vorgabe zur Einhaltung einer bestimmten Fahrzeit (Nutzungsbedingung 2, siehe Abschnitt 2.2)
- Vorgabe für Zugwenden in Hennef (Sieg) und Bonn-Beuel für den SPFV und SGV (Nutzungsbedingung 5, siehe Abschnitt 2.5)
- Trassierung im Schienengüterverkehr (SGV) (Nutzungsbedingung 7, siehe Abschnitt 2.7)
- Vorgabe zu Fahrriktungswechsel in Köln-Kalk für den SPFV und SGV (Nutzungsbedingung 13, siehe Abschnitt 2.13)

Alle Trassenanmeldungen, die diese Vorgaben nicht einhalten, werden gemäß Ziffer 4.2.1.1 bzw. 4.2.2.2 der INB als nicht plausibel behandelt.

(2) Die Trassenzuweisung erfolgt zur ersten und zweiten Netzfahrplanerstellungsphase und zum Gelegenheitsverkehr unter Beachtung und Anwendung der Vorgabe zum Laufweg für über die rechte Rheinstrecke umgeleitete Züge des SPFV (Nutzungsbedingung 6, siehe Abschnitt 2.6).

3.1 Erste Netzfahrplanerstellungsphase

(1) Sofern mehr Anträge auf Schienenwegkapazität im Rahmen der Netzfahrplanerstellung gestellt werden als für die betreffende Verkehrsart in den Nutzungsbedingungen 1 (siehe Abschnitt 2.1) und 8 bis 12 (siehe Abschnitte 2.8 bis 2.12) festgelegt ist, erfolgt die Zuweisung der Schienenwegkapazität abweichend von § 52 ERegG gemäß folgendem Verfahren:

Zuweisung von Kapazitäten innerhalb der gleichen Verkehrsart

(2) Abweichend der Konstruktionsspielräume gemäß Ziffer 4.2.1.6 der INB kommen auf den TÜLS-Abschnitten Konstruktionsspielräume 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.

(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)). Im Rahmen der vereinfachten Koordinierung prüft die DB InfraGO AG für die betreffenden Anmeldungen ein alternatives Angebot. Dieses kann eine Einkürzung der angemeldeten Trasse oder Nutzung eines alternativen Laufweges beinhalten.

Gleichzeitig fragt die DB InfraGO AG bei den am Entscheidungsverfahren beteiligten ZB 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 Trassen-anmeldung begehren. Der ZB wird die Abfragen innerhalb der Frist von einem Arbeitstag beantworten. Erfolgt keine oder keine fristgerechte Antwort, gilt dies als Ablehnung der vereinfachten Koordinierung bzw. als Verzicht auf die Teilzuweisung.

Bei Trassen, die von mehreren DL-Mixen und/oder ÜLS/ZÜLS/TÜLS-Kapazitätseinschränkungen betroffen sind, die in räumlicher Nähe zueinanderstehen, und in mindestens einem dieser Abschnitte keine Zuweisung erhalten, wird eine Teilzuweisung umgesetzt, sofern dies vom ZB gewünscht wurde. Räumliche Teilzuweisungen enden dabei an der letzten geeigneten Betriebsstelle vor dem ersten Abschnitt und beginnen an der ersten geeigneten Betriebsstelle hinter dem letzten Abschnitt, wenn der ZB keine weitere Einkürzung gewünscht hat. Zwischen den einzelnen Abschnitten wird keine räumliche Teilzuweisung umgesetzt.

Unter räumlicher Nähe' versteht die DB InfraGO AG, dass eine Teilzuweisung für den Streckenabschnitt zwischen den Abschnitten keine verkehrlich durchführbare Verkehrsleistung ergibt (gleichsam eines 'Inselbetriebs'); als Indiz dient hierbei ein Abstand kleiner gleich 150 km.

Ist zur Umsetzung einer Teilzuweisung die Anmeldung einer Teiltrasse – gegebenenfalls mit einer neuen Zugnummer und/oder ReferenceTrainID (vgl. 402.0202 Abschnitt 1 Abs. 9) – notwendig, teilt die DB InfraGO AG dies dem ZB – bei beabsichtigter räumlicher Teilzuweisung unter Angabe des Abgangs- und / oder Zielbahnhofs – mit. Der ZB wird die Anmeldung dann entsprechend den Vorgaben der DB InfraGO AG innerhalb von zwei Arbeitstagen durchführen. Legt der ZB die Anmeldung nicht entsprechend den Anforderungen innerhalb der zwei Arbeitstage an, gilt dies als Verzicht auf die Abgabe eines Teilangebotes für diesen Trassenteil.

(4) 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 Regelentgelts gemäß Ziffer 4.2.1.10 der INB

(5) 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.

Nachrückverfahren

(6) 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 (2) und (3) konfliktfrei in die freien Kapazitäten der gebenden Verkehrsarten konstruiert werden können.

(7) 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.

(8) Sofern die Kapazität der gebenden Verkehrsarten nicht vollständig für alle noch zu konstruierenden Trassenanmeldungen der nehmenden Verkehrsarten ausreicht oder sie nicht konfliktfrei in die freien Kapazitäten der gebenden Verkehrsarten konstruiert werden können, 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 an. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.
- b. Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume nach Ziffer 1 nicht zu einem Erfolg werden für die vereinfachte Koordinierung (vgl. Ril 402.0203 Abschnitt 6 (5)) die Ergebnisse zum Ursprungskonflikt zugrunde gelegt.
- c. DB InfraGO AG räumt den Zugtrassen den Vorrang ein, welche konfliktfrei in die freien Kapazitäten der gebenden Verkehrsarten konstruiert werden können und bei weiterhin nicht ausreichender Kapazität das höchste Regelentgelt erzielen (siehe Ziffer 4.2.1.10 der INB). 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, sofern verschiedene ZB betroffen sind. Sofern nur Trassen eines ZB betroffen sind, erfolgt bei identischem Regelentgelt kein Höchstpreisverfahren, sondern die DB InfraGO AG fordert den ZB mit einer Frist von einem Arbeitstag auf, zu bestimmen, welche Trassenanmeldung er priorisiert. Erfolgt keine Priorisierung, werden die Trassenanmeldungen abgelehnt.
- d. Sind lediglich Trassenanmeldungen eines ZB konfliktbehaftet (Eigenkonflikt), findet das Verfahren nach Ziffer 4.2.1.7.3 (1) der INB Anwendung.

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:

(1) Sind für eine Trassenanmeldung noch freie Kapazitäten innerhalb der Restkapazität über alle Verkehrsarten 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 an.

(3) Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume bei Trassen der zweiten Netzfahrplanerstellungsphase nicht zu einem Erfolg, hält die DB InfraGO AG Rücksprache mit den betroffenen ZB (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril. 402.0203 Abschnitt 6 (5)). Die Abfrage zur Teilzuweisung und deren Umsetzung entspricht dem Vorgehen nach Abschnitt 3.1 Absatz 3.

(4) Soweit bereits vertraglich gebundene Zugtrassen aus der ersten Netzfahrplanerstellungsphase geändert werden müssten, führt die DB InfraGO AG mit den Konfliktpartnern ein vereinfachtes Koordinierungsverfahren durch, sofern eine andere Lösung als ein Trassenverzicht oder eine Einkürzung möglich ist. In diesem Fall wird der ZB, der vertraglich gebundenen Zugtrasse angefragt, ob er sich koordinieren lassen möchte. Zugleich wird ihm der Lösungsvorschlag übermittelt.

Erfolgt die Antwort durch den betroffenen ZB nicht innerhalb von einem Arbeitstag, gilt die vereinfachte Koordinierung als abgelehnt.

(5) 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), Nutzungsbedingung 8 (Abschnitt 2.8), Nutzungsbedingung 9 (Abschnitt 2.9), Nutzungsbedingung 10 (Abschnitt 2.10), Nutzungsbedingung 11 (Abschnitt 2.11) und Nutzungsbedingung 12 (Abschnitt 2.12) enthaltenen maximalen Anzahl an bzw. festgelegten 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), Nutzungsbedingung 8 (Abschnitt 2.8), Nutzungsbedingung 9 (Abschnitt 2.9), Nutzungsbedingung 10 (Abschnitt 2.10), Nutzungsbedingung 11 (Abschnitt 2.11) und Nutzungsbedingung 12 (Abschnitt 2.12) überschritten sind, erfolgt eine Trassenablehnung.

Die Nutzungsbedingungen 5, 6, 13 und 14 finden bei der Trassenvergabe im Gelegenheitsverkehr ebenfalls Anwendung.