



# **Deutsche Regionaleisenbahn GmbH Gruppe**

---

Deutsche Regionaleisenbahn GmbH  
Bayerische Regionaleisenbahn GmbH

## **Schienenetz- BenNutzungsbedingungen - Besonderer Teil (SNB-BT)**

Gültig ab 20. Oktober 2014 12. Dezember 2021

## Inhaltsverzeichnis

1	Ergänzungen zu den SNB-AT.....	5
1.1	Allgemeines.....	5
1.2	Ergänzende bzw. abweichende Regelungen zu den SNB-AT.....	5
1.3	Veröffentlichungen.....	7
2	Allgemeine Zugangsvoraussetzungen.....	7
2.1	Schienennetz und Verkehrsleitung.....	7
2.2	Ausnahmeregelungen.....	7
2.3	Technische und betriebliche Parameter der Schienenwege.....	7
2.4	Zugangsbedingungen.....	8
2.5	Streckenöffnungs- und Betriebsruhezeiten.....	8
3	Kapazitätszuweisung und Streckennutzung.....	8
3.1	Antragsverfahren, Form der Anmeldung.....	8
3.2	Trassenkonstruktion, Zuweisungsverfahren.....	8
3.3	Fahrplananpassungen innerhalb einer Fahrplanperiode.....	9
3.4	Abbestellung und Nichtnutzung bestellter Zugtrassen.....	9
3.5	Durchführung von außergewöhnlichen Transporten.....	9
3.6	Gefahrguttransporte.....	10
3.7	Anlagenbedienung durch Zugangsberechtigten.....	10
3.8	Trassenstudien, Bearbeitung und Fristen.....	10
3.9	Ansprechpartner.....	10
4	Nutzungsentgelt.....	11
4.1	Allgemeines.....	11
4.2	Trassenpreissystem .....	11
4.3	Einweisung und Begleitung durch streckenkundiges Personal.....	11
4.4	Verkehrsdienste und Marktsegmente.....	11
5	Rechte und Pflichten der Vertragsparteien	
13		
	Grundsätze.....	13
	Informationen zu einzelnen Zugfahrten.....	13
5.1	Störungen in der Betriebsabwicklung.....	13
5.2	Notfallmanagement.....	14
5.3	Änderungen an der Infrastruktur.....	14
5.4	Mitfahrt im Führerraum.....	15
5.5	Anlagen	
	Anlage 1 – technische Parameter der Strecken	
	Anlage 2 – Trassenbestellformular DRE und BRE	
	Anlage 3 – Trassenpreise 2022 (gültig ab 12.12.2021)	
	Anlage 4 – Vermittlung von Streckenkenntnis durch streckenkundiges Personal.....	15
5.6	Instandhaltungs- und Baumaßnahmen.....	15

## Verzeichnis der Abkürzungen

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
Anz.	Anzahl
AT	Allgemeiner Teil
<u>BdS</u>	<u>Betreiber der Schienenwege</u>
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
BT	Besonderer Teil
BUVO-NE	Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
BÜ	Bahnübergang
BÜSA	Bahnübergangssicherungsanlage
BÜV-NE	Vorschrift für die Sicherung von Bahnübergängen bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen
bzw.	beziehungsweise
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DRE	Deutsche Regionaleisenbahn <u>GmbH Gruppe (bestehend aus den EIU Deutsche Regionaleisenbahn GmbH und Bayerische Regionaleisenbahn GmbH)</u>
einschl.	einschließlich
e.V.	eingetragener Verein
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
EIU	Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen
<u>ERegG</u>	<u>Eisenbahnregulierungsgesetz</u>
ESBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
ff.	folgende
FV-NE	Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GV	Güterverkehr
<u>GVZ</u>	<u>Güterverkehrszentrum</u>
HPfIG	Haftpflichtgesetz
HVZ	Hauptverkehrszeit
i.H.v.	in Höhe von
Lz	Lokzug (Lokleerfahrt)
Nr.	Nummer

RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
Ril	Richtlinie
S.	Seite
s.	siehe
SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
<u>SNB</u>	<u>Schienenetz-Nutzungsbedingungen der DRE</u>
SNB-AT	Schienenetz- <u>Ben</u> Nutzungsbedingungen der DRE - Allgemeiner Teil
SNB-BT	Schienenetz- <u>Ben</u> Nutzungsbedingungen der DRE – Besonderer Teil
s.o.	siehe oben
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
<del>TEIV</del>	<del>Transeuropäische Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung</del>
Tfz	Triebfahrzeug
<u>Trkm</u>	<u>Trassenkilometer</u>
usw.	und so weiter
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
z.B.	zum Beispiel
<u>ZB</u>	<u>Zugangsberechtigter</u>

## 1 Ergänzungen zu den SNB-AT

### 1.1 Allgemeines

Ergänzend zu den bzw. abweichend von den SNB-AT ~~gemäß den Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)~~ legt die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE) als Betreiber von Schienenwegen die im Folgenden aufgeführten Regelungen (SNB-BT) fest. Sie gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen der DRE und den Zugangsberechtigten, mit Ausnahme der Nutzung von Serviceeinrichtungen.

### 1.2 Ergänzende bzw. abweichende Regelungen zu den SNB-AT

#### Zum Abschnitt 2.3.3 SNB-AT

Die Vermittlung von Orts- und Streckenkenntnis erfolgt nach Maßgabe und in der Reihenfolge der folgenden Möglichkeiten:

1. Vermittlung durch ein auf den Schienenwegen der DRE planmäßig verkehren des EVU
2. Einweisung und Begleitung durch streckenkundiges Personal der DRE

Die Vermittlung gemäß Nr. 1 ist seitens der DRE kostenfrei. Es gelten die Entgeltforderungen der angefragten Stelle. Die Vermittlung gemäß Nr. 2 erfolgt nur in Ausnahmefällen und gegen ein ~~im Abschnitt 3 in Anlage 4~~ aufgeführtes Entgelt.

#### Zum Abschnitt 2.4.2 SNB-AT

~~Einzelheiten zu baulichen und betrieblichen Standards sind in Abschnitt 2 der SNB-BT beschrieben. Bei Abweichungen der Fahrzeugausrüstung zu den benannten Standards gilt der Hinweis zum Abschnitt 2.4.1 entsprechend. Die eingesetzten Fahrzeuge müssen den in Anlage 1 SNB-BT enthaltenen technischen Parametern der Strecken entsprechen.~~

#### Zum Abschnitt 3.1.2 SNB-AT

Für die Nutzung der Schienenwege gelten die in Anlage 1 aufgeführten Regelwerke

#### Zum Abschnitt 3.2.1 SNB-AT

Einzelheiten siehe Abschnitt ~~4.3.4~~ SNB-BT

#### Zum Abschnitt 3.4 SNB-AT

Als Arbeitstage gelten die Tage Montag bis Freitag mit Ausnahme der Wochenfeiertage

#### Zum Abschnitt 3.4.3 SNB-AT

Die Frist zur Entscheidung nach besonders aufwändiger Bearbeitung kann auf Antrag des Zugangsberechtigten und Zustimmung der DRE auf bis zu eine Woche verkürzt werden.

#### ~~Zum Abschnitt 3.4.5 SNB-AT~~

~~siehe Hinweis zum Abschn. 3.4.2~~

| **Zum Abschnitt [4.1](#) SNB-AT**

| Näheres enthält der Abschnitt [3.4](#) SNB-BT

#### **Zum Abschnitt 4.4 SNB-AT**

Die Rechnungslegung erfolgt in der Regel monatsweise. ~~Abweichend kann die DRE-Abschlagsrechnungen ab einer Summe von 3.000 € netto erstellen.~~ Bei einmaliger oder gelegentlicher Inanspruchnahme von Leistungen der DRE ~~kann wird~~ unmittelbar nach Leistungserbringung abgerechnet werden.

Für jede Mahnung auf einen nicht fristgerecht gezahlten Rechnungsbetrag erhebt die DRE eine pauschale Mahngebühr ~~von 10,00 €.~~ gem. § 288 Abs. 5 BGB.

#### **Zum den Abschnitten 5.2 und 5.3 SNB-AT**

Näheres ist im Abschnitt 5.3 SNB-BT geregelt.

#### **Zu den Abschnitten 5.4 und 5.5 SNB-AT**

Zur Wahrnehmung der Rechte der DRE legitimieren sich deren Mitarbeiter durch Dienstaussweis.

#### **Zum Abschnitt 5.6 SNB-AT**

~~Das Verfahren zu Informationen über beabsichtigte Änderungen an der Infrastruktur ist in Abschnitt 5.4 SNB-BT beschrieben.~~

#### **Zum Abschnitt 5.7.2 SNB-BT**

~~Näheres ist im Abschnitt 5.7 der SNB-BT beschrieben.~~

### **1.3 Veröffentlichungen**

Die von der DRE zu veranlassenden, notwendigen Veröffentlichungen werden unter der Internetadresse [www.regionaleisenbahn.de](http://www.regionaleisenbahn.de) bekanntgegeben.

## **2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen**

### **2.1 Schienennetz und Verkehrsleitung**

In Anlage 1 werden die durch die DRE betriebenen Schienenwege dargestellt bzw. beschrieben. Die betrieblichen und technischen Standards gelten gleichermaßen für die Verkehrsarten Personen-, Güter- und sonstiger Verkehr. Bei Abweichungen hiervon sind diese aufgeführt.

### **2.2 Ausnahmeregelungen**

Im Rahmen freier Betriebszeiten ist die Nutzung der Schienenwege auch für andere Zwecke (z.B. zu Versuchszwecken oder Filmarbeiten) möglich.

Für derartige Zwecke können betriebliche oder technische Restriktionen bei der Nutzung angewiesen werden; die Entgeltgrundsätze gelten in der Regel dann nicht.

### **2.3 Technische und betriebliche Parameter der Schienenwege**

Die technischen Parameter der Schienenwege sind streckenbezogen in Anlage 1 aufgelistet.

Verkehrs- oder sonstige Leistungen der Zugangsberechtigten, die einzelne Parameter nicht erfüllen, können nach besonderer Prüfung durch die DRE und bei grundsätzlicher Realisierbarkeit entsprechend den eisenbahnrechtlichen Bestimmungen durchgeführt werden.

Die Angaben in Anlage 1 sind hinsichtlich tagesaktueller Vollständigkeit und Richtigkeit ohne Gewähr. Zusätzlich gilt die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) der jeweiligen Strecke, die unter [www.regionaleisenbahn.de](http://www.regionaleisenbahn.de) einsehbar ist. Bei Abweichungen gelten die aktuellen Angaben in den Unterlagen zur Betriebsführung der DRE.

## 2.4 Zugangsbedingungen

Die Nutzung von Zugtrassen setzt deren vorherige Anmeldung durch das EVU nach Maßgabe dieses Abschnittes voraus. Das Vertragsverhältnis Der Infrastrukturnutzungsvertrag kommt durch Angebotsannahme seitens des EVU auf der Grundlage einer vorherigen und vollständigen Trassenanmeldung (siehe Abschnitt 3.1) zu Stande. Wenn aus betrieblichen Gründen weiterer Regelungsbedarf besteht, etwa bei fahrplantechnischer Koordinierung unterschiedlicher Nutzer, können zusätzliche Regelungen Bestandteil des Vertrages werden. Das konkrete Zugangsrecht erhält der Antragsteller durch Bestätigung seiner Trassenbestellung oder Zusendung des Fahrplans durch die DRE.

## 2.5 Streckenöffnungs- und Betriebsruhezeiten

Die Nutzung der DRE-Strecken richtet sich nach den Streckenöffnungszeiten, die unter [www.regionaleisenbahn.de](http://www.regionaleisenbahn.de) veröffentlicht sind. Zugangsberechtigte können nach Bekanntgabe von Nutzungswünschen im Rahmen des Jahresfahrplans für die folgende Fahrplanperiode in Abstimmung mit der DRE Verkehrsleistungen auch über eine bestehende Streckenöffnung hinaus durchführen. Im Gelegenheitsverkehr können derartige Nutzungswünsche mit einem Vorlauf von mindestens drei Monaten berücksichtigt werden. Für Leistungen außerhalb der regulären Streckenöffnungszeiten wird eine über den Trassenpreis hinausgehende Zahlung hinsichtlich der erforderlichen Betriebsstellenbesetzung (bspw. Zugleitung oder Stellwerk) erforderlich.

# 3 Kapazitätszuweisung und Streckennutzung

## 3.1 Antragsverfahren, Form der Anmeldung

Die Konstruktion von Trassen erfolgt auf der Grundlage von Trassenanmeldungen, die in Textform vorliegen müssen. Trassenanmeldungen bei der DRE Sie sollen mit dem unter [www.regionaleisenbahn.de](http://www.regionaleisenbahn.de) verfügbaren Trassenanmeldeformular (Anlage 2) erfolgen und müssen alle für die Trassenkonstruktion notwendigen Angaben enthalten. Ausgefüllte Trassenanmeldungen sind per E-Mail an [trassen@regionaleisenbahn.de](mailto:trassen@regionaleisenbahn.de) oder per Fax an +49 35264 / 98 58 93 zu versenden. Diese Verfahrensweise gilt für Trassen im Netzfahrplan wie auch im Gelegenheitsverkehr.

Bei Zugfahrten, die aus dem Netz eines anderen BdS auf die DRE-Infrastruktur übergehen ist bei Trassenbestellungen über den anderen BdS die letzte Betriebsstelle auf der DRE-Infrastruktur als Zielort anzugeben.

Bei Zugfahrten, die aus der DRE-Infrastruktur auf das Netz eines anderen BdS übergehen, ist bei Trassenbestellungen über den anderen BdS als Ausgangsort die erste Betriebsstelle auf der DRE-Infrastruktur anzugeben.

## 3.2 Trassenkonstruktion, Zuweisungsverfahren

Die DRE stellt Zugtrassen dem EVU im vertraglich vereinbarten Umfang zur Verfügung.



Das Verfahren bei der Konstruktion und Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplanes ist in den SNB-AT Ziffern 3.3 und 3.7 ~~gemäß EIBV § 9 Abs. 3 bis 6~~ geregelt.

Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen außerhalb des Netzfahrplanes (Gelegenheitsverkehr) können jederzeit gestellt werden. Im Konfliktfall sind diese Trassenbestellungen jedoch gegenüber den Bestellungen im Rahmen des Netzfahrplanes nachrangig.

Kommt eine Einigung zwischen konkurrierenden Trassen im Gelegenheitsverkehr nicht zustande, verfährt die DRE nach Maßgabe folgender Reihenfolge:

1. vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr,
2. grenzüberschreitende Zugtrassen,
3. Zugtrassen für den Güterverkehr.

Abweichungen von dieser Reihenfolge sind insbesondere aus Gründen der sicheren Durchführung von Zugfahrten, der unterschiedlichen zeitlichen Variabilität bestellter Trassen oder des Bestrebens, die negativen Auswirkungen der Konfliktsituation für alle beteiligten EVU zu minimieren, möglich. Bei ihrer Entscheidung berücksichtigt die DRE die Auswirkungen auf angrenzende Betreiber der Schienenwege angemessen.

Bei der Entscheidung zwischen gleichrangigen Verkehren stellt die DRE weiterhin die Entgelte für die streitigen Zugtrassen gegenüber und

1. räumt bei einem Konflikt zwischen zwei Zugtrassen der Zugtrasse den Vorrang ein, bei der das höchste Regelentgelt zu erzielen ist.
2. Bei einem Konflikt zwischen mehr als zwei Zugtrassen wird den Zugtrassen der Vorrang eingeräumt, bei denen in der Summe das höchste Regelentgelt zu erzielen ist.

#### Stornierungen

~~Stornierungen von Zugtrassen sind möglich. Das Entgelt für stornierte Trassen bemisst sich nach Punkt 4.1.9 SNB-AT.~~

### **3.3 Fahrplananpassungen innerhalb einer Fahrplanperiode**

Fahrplananpassungen innerhalb einer Fahrplanperiode sind auf Wunsch des Zugangsberechtigten nur möglich, wenn Zugtrassen anderer Zugangsberechtigter nicht betroffen sind und die Schienenwegkapazitäten dies zulassen. Die Entgeltregelung für Fahrplananpassungen auf Wunsch des Zugangsberechtigten nach Annahme des Trassenangebots ist im Trassenpreissystem der DRE veröffentlicht.

### **3.4 Abbestellung und Nichtnutzung bestellter Zugtrassen**

Abbestellungen von Zugtrassen müssen in jedem Fall in Textform vorliegen. Bei schriftlicher Abbestellung nicht benutzter Trassen bis zu drei Arbeitstage vor der beabsichtigten Nutzung zahlt der Besteller eine pauschale Aufwandsentschädigung in Höhe von 20 % des Trassennutzungsentgelts.

Bei späterer Abbestellung oder Nichtnutzung ohne Abbestellung werden 80 % des Trassennutzungsentgeltes fällig.

### **3.5 Durchführung von außergewöhnlichen Transporten**

Transporte, die wegen ihrer äußeren Abmessungen, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit besondere Anforderungen an die Infrastruktur stellen (Traglast von Brückenbauwerken, Streckenklasse, Fahrzeugumgrenzung usw.), bzw. nur unter besonderen technischen oder betrieblichen Bedingungen befördert werden können, gelten als außergewöhnliche Transporte (bspw. Sendungen mit Lademaßüberschreitung und Schwerwagentransporte).

Müssen zur Durchführung außergewöhnlicher Transporte Änderungen an der Infrastruktur vorgenommen werden (z.B. Rückbau von Signalen, BÜ-Anlagen), werden die hierfür anfallenden Kosten dem Zugangsberechtigten in Rechnung gestellt. Für die Erstellung, der zum Transport notwendigen Genehmigung wird von der DRE ein Entgelt gemäß dem Trassenpreissystem erhoben.

### **3.6 Gefahrguttransporte**

Gefahrguttransporte müssen auf der Trassenanmeldung als solche gekennzeichnet werden. Hierbei muss die Art des Gefahrguts aus der Trassenanmeldung hervorgehen. Führen Zugangsberechtigte Gefahrguttransporte auf dem Schienennetz der DRE durch, so richtet sich die betriebliche Durchführung nach den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen (Gefahrgutbeförderungsgesetz) einschließlich der darauf basierenden Rechtsverordnungen wie bspw. Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB).

### **3.7 Anlagenbedienung durch Zugangsberechtigten**

Für die selbstständige Bedienung der Betriebsanlagen gelten die SbV der entsprechenden Strecke in ihrer jeweils gültigen Fassung auf der Basis des dort benannten Regelwerks.

### **3.8 Trassenstudien, Bearbeitung und Fristen**

Trassenstudien sind Fahrplanunterlagen für eine bestimmte Zugtrasse, (festgelegter Verkehrstag, Uhrzeit, Zuglauf, Zug- und Wagenmaterial, Zugmasse), ohne dass eine Trassenbestellung erwirkt werden soll. Die DRE weist darauf hin, dass die spätere Verfügbarkeit dieser Zugtrasse nicht garantiert werden kann.

Für die Erstellung von Trassenstudien werden durch die DRE Entgelte in Höhe von 50% des Trassenpreises veranschlagt. Abweichend hiervon entspricht der Mindestpreis je Trassenstudie dem Mindestbestellentgelt der DRE. Der Höchstpreis je Trassenstudie beträgt 80,00 €.

Wird in Folge einer Trassenstudie die Trasse bestellt und kommt die Zugfahrt zustande, entfällt die gesonderte Berechnung des Preises für die Trassenstudie.

### **3.9 Ansprechpartner**

#### **Trassenvertrieb**

Katja Schneider

☐ Tel.: +49 (0) 35264 / 98 58 93

☐ E-Mail: [trassen@regionaleisenbahn.de](mailto:trassen@regionaleisenbahn.de)

☐ Fax +49 (0) 35264 / 22 885 (nur für Trassen- und Anlagenbestellung)

montags bis freitags (außer feiertags) von 7:00 Uhr bis 15:30 Uhr

außerhalb der Betriebszeiten des Trassenvertriebs

#### **Betrieblich-technische Regelwerke, Leiter Zentrale Zugleitung (ZZL)**

Hajo Klemmt,

☐ Tel.: +49 (0) 177 - 560 4797

☐ E-Mail: [betrieb@regionaleisenbahn.de](mailto:betrieb@regionaleisenbahn.de), [zzl@regionaleisenbahn.de](mailto:zzl@regionaleisenbahn.de)

## 4 Nutzungsentgelt

### 4.1 Allgemeines

Grundlage ist der Abschnitt 4 der SNB-AT. Die Entgelte sind gem § 31 Abs 1 ERegG kalkuliert. Mit dem Entgelt für die Nutzung der Schienenwege sind nachstehend aufgeführte Pflichtleistungen Leistungen des Mindestzugangspakets abgegolten:

- Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität
- Ausreichung von Unterlagen zur zugewiesenen Schienenwegkapazität in Form von Fahrplänen oder gleichartigen betrieblichen Unterlagen
- Gestattung zur Nutzung der zugewiesenen Schienenwegkapazität
- Bereitstellung von Informationen, die für die Nutzung der Schienenwege der DRE erforderlich sind
- Bedienung der für die im Rahmen der zugewiesenen Schienenwegkapazität erforderlichen, durch örtliches Personal zu bedienenden Steuerungs- und Sicherungssysteme
- Koordinierung von Zug- und Rangierfahrten auf den Schienenwegen der DRE

Das Mindestzugangspaket enthält neben den Kosten für Instandhaltung und Überwachung der Infrastruktur auch die Kosten für die Betriebsführung. Diese umfassen u.a. die Besetzung der Zugleitung und der Betriebsstellen, die Erstellung von Fahrplänen im Netzfahrplan und im Gelegenheitsverkehr und weiterhin anteilige Kosten der Betriebs- und der Geschäftsleitung.

### 4.2 Trassenpreissystem

Die Trassenentgelte auf den Schienenwegen der DRE ergeben sich aus dem Trassenpreissystem, das als Anlage 3 Bestandteil dieser SNB-BT ist, welches auf der Homepage [www.regionaleisenbahn.de](http://www.regionaleisenbahn.de) veröffentlicht wird. Bestandteil des Trassenpreissystems ist auch die Einweisung und Begleitung durch streckenkundiges Personal gemäß Punkt 2.3.3 SNB-AT.

Die Berechnung des Trassenentgelts basiert auf den vertraglich vereinbarten Trassenkilometern.

Trassenentgelt = Entgelt für Mindestzugangspaket x Trassenkilometer.

Es bemisst sich in EURO je Trassenkilometer (€/Trkm) und versteht sich zuzüglich der gesetzlich geltenden Mehrwertsteuer.

### 4.3 Einweisung und Begleitung durch streckenkundiges Personal

Die Einweisung und Begleitung durch streckenkundiges Personal der DRE gemäß Punkt 2.4.3 SNB-AT ist als Anlage 4 ebenfalls Bestandteil dieser SNB-BT.

### 4.4 Verkehrsdienste und Marktsegmente

Der Gesetzgeber unterscheidet nach § 2 Abs. 2 AEG innerhalb des Eisenbahnverkehrs die Verkehrsdienste Schienenpersonennahverkehr, Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr. Innerhalb der einzelnen Verkehrsdienste werden entsprechend der Markttragfähigkeit Marktsegmente gebildet.

#### 4.4.1 Schienenpersonennahverkehr

Schienenpersonennahverkehr dient überwiegend der Beförderung von Personen im

Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr. Dies ist der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Zuges die gesamte Reiseweite 50 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt. Innerhalb des Personennahverkehrs werden die Marktsegmente SPNV und durch gemeinnützige Vereine bestellter Personennahverkehr gebildet. Leereisezüge werden dem Marktsegment zugerechnet, dem die mit Fahrgästen besetzten Züge angehören.

#### **Marktsegment SPNV**

Hierbei handelt es sich größtenteils um vom öffentlichen Aufgabenträger bestellten Schienenpersonennahverkehr. Ebenso zählt hierzu eigenwirtschaftlich betriebener Personennahverkehr.

#### **Marktsegment „durch gemeinnützige EVU bestellter und durchgeführter Personenverkehr“**

Mit diesem Marktsegment fördert die DRE gemeinnütziges Engagement für den Verkehrsträger Schiene. Derartige EVU dürfen zu Werbezwecken für den Schienenverkehr Personenzüge zum ermäßigten Trassenpreis verkehren lassen. Der ermäßigte Trassenpreis enthält nur die unmittelbar durch die Zugfahrt entstehenden Kosten gem. § 36 Abs. 2 Satz 3 ERegG zuzüglich einer marktüblichen Rendite und ermöglicht so einem weniger zahlungskräftigen Marktsegment den Zugang zum Schienenverkehrsmarkt. Der Besteller muss einen aktuellen Nachweis seiner Gemeinnützigkeit erbringen. Andernfalls wird die Bestellung als SPNV gewertet.

#### **4.4.2 Schienenpersonenfernverkehr**

Zum Schienenpersonenfernverkehr gehören alle Personenverkehrsdienste, bei denen es sich nicht um Schienenpersonennahverkehr gemäß Pkt. 4.4.1 handelt. Wenn mit Fahrgästen besetzte Züge dem Verkehrsdienst Schienenpersonenfernverkehr zugeordnet werden, werden auch die entsprechenden Leerreisezüge diesem Verkehrsdienst zugeordnet.

#### **4.4.3 Schienengüterverkehr**

Unter Schienengüterverkehr sind alle Schienenverkehrsdienste zu verstehen, deren Zweck und Tätigkeit in Transport von Gütern besteht. Darüber hinaus werden dem Schienengüterverkehr alle Fahrten zugerechnet, die nicht den Verkehrsdiensten Schienenpersonennahverkehr oder Schienenpersonenfernverkehr zugeordnet werden können. Hierzu gehören auch Leerfahrten von Lokomotiven sowie Fahrten von Bau- und Nebenfahrzeugen.

Zunächst werden innerhalb des Güterverkehrs aufgrund der Markttragfähigkeit folgende Marktsegmente unterschieden:

- Güterverkehr Lastklasse I (bis 100 t Wagenzugmasse)
- Güterverkehr Lastklasse II (über 100 bis 800 t Wagenzugmasse)
- Güterverkehr Lastklasse III (über 800 bis 1.600 t Wagenzugmasse)
- Güterverkehr Lastklasse IV (über 1.600 t Wagenzugmasse)

Abweichend hiervon werden für Flüssiggas- und Getreidetransporte folgende Marktsegmente unterschieden:

- Flüssiggas- und Getreidetransporte Lastkl. I (bis 100 t Wagenzugmasse)
- Flüssiggas- und Getreidetransporte Lastkl. II (über 100 bis 800 t)

- Flüssiggas- und Getreidetransporte Lastkl. III (über 800 bis 1.600 t)
- Flüssiggas- und Getreidetransporte Lastkl. IV (über 1.600 t Wagenzugmasse)

Für Zu- bzw. Rückführungsstrecke zu Güterverkehrszentren (GVZ) werden folgende Marktsegmente unterschieden:

- Zu- und Rückführungstrasse GVZ Lastklasse I (bis 100 t Wagenzugmasse)
- Zu- und Rückführungstrasse GVZ Lastklasse II (über 100 t bis 800 t Wagenzugmasse)
- Zu- und Rückführungstrasse GVZ Lastklasse III (über 800 t bis 1.600 t Wagenzugmasse)
- Zu- und Rückführungstrasse GVZ Lastklasse IV (über 1.600 t Wagenzugmasse)

## 5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

### **Grundsätze**

~~keine Ergänzungen zu den SNB-AT vorhanden~~

### **Informationen zu einzelnen Zugfahrten**

~~keine Ergänzungen zu den SNB-AT vorhanden~~

#### 5.1 Störungen in der Betriebsabwicklung

Störungen in der Betriebsabwicklung umfassen Unregelmäßigkeiten, Abweichungen vom vereinbarten Fahr- oder Betriebsplan sowie andere, besondere Vorkommnisse mit Auswirkungen auf den Bahnbetrieb.

Von seinem Fahrbetrieb ausgehende Störungen hat das EVU unverzüglich der DRE zu melden, auch wenn keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Sicherheit und Ordnung im Betrieb zu erwarten sind. Über infrastrukturbedingte Betriebsstörungen oder solche, die vom Fahrbetrieb anderer EVU ausgehen, insbesondere Fahrplanabweichungen, informiert die DRE das EVU unabhängig von deren Ursache hinsichtlich der Auswirkungen auf dessen Verkehre.

~~Wenn jemand vorsätzlich nicht vereinbarte Trassen oder Anlagenkapazität in Anspruch nimmt, wird neben dem Trassen- bzw. Anlagenpreis eine Vertragsstrafe in Höhe von 500 € erhoben.~~

Die DRE unternimmt unter angemessener Berücksichtigung der Belange der betroffenen EVU alle erforderlichen Maßnahmen, um zu normalen Betriebsbedingungen zurückzukehren.

Hierzu kann sie insbesondere Züge verlangsamt oder beschleunigt verkehren lassen oder ggf. umleiten. Sie berücksichtigt weitgehend die Wünsche des EVU nach betrieblicher Disposition für seine Verkehre, insoweit diese dem o.a. Ziel zuträglich sind und sich keine Auswirkungen auf Verkehre anderer EVU ergeben bzw. von dieser Seite keine Einwendungen zu erwarten sind.

Bei Störungen in der Betriebsabwicklung, die eine Nutzung der Anlage ganz oder teilweise unmöglich machen und deren Ursachen in der Betriebsführung der DRE liegen, wird die DRE – wenn möglich – dem EVU die Nutzung einer gleichwertigen Anlage entsprechend den örtlichen und betrieblichen Gegebenheiten im Rahmen der Zumutbarkeit für das EVU anbieten.

Wird eine Anlage von mehreren EVU gleichzeitig genutzt, ist die DRE berechtigt, bei Betriebsstörungen bis zur Rückkehr zu normalen Betriebsverhältnissen fremde Züge oder Zugteile zeitweilig auch im sonst von EVU genutzten Teil abzustellen oder zu behandeln. Die Belange des EVU im Zusammenhang mit der Nutzung der Infrastruktur werden dabei durch die DRE angemessen berücksichtigt.

Das EVU hat bei von ihm zu vertretenden Unregelmäßigkeiten der Infrastrukturnutzung, z.B. Triebfahrzeugschaden, unverzüglich für Abhilfe zu sorgen. Kommt das EVU dieser Verpflichtung nicht nach und kann auch kein anderes EVU an der Beseitigung der Störung mitwirken, so veranlasst die DRE eine Räumung auf Kosten des EVU.

Das Aufgleisen von Fahrzeugen kann vom EVU in eigener Verantwortung durchgeführt werden, wenn die DRE dem zustimmt. Die DRE ist zur Verweigerung der Zustimmung insbesondere dann berechtigt, wenn:

- das EVU nicht über die erforderliche Sachkunde verfügt
- zu befürchten ist, dass ein Schaden an der Infrastruktur entsteht oder ein bereits entstandener Schaden vergrößert wird
- nicht sichergestellt ist, dass die erforderlichen Untersuchungen und Bestätigungen, z.B. Lauffähigkeiten, von befugtem Personal des EVU durchgeführt werden.

Die DRE ist jederzeit zur Durchführung von Maßnahmen berechtigt, die zur Aufrechterhaltung oder Wiederherstellung der Betriebssicherheit der Infrastruktur notwendig werden. Über die relevanten Auswirkungen der erforderlichen Maßnahmen werden die unmittelbar betroffenen EVU im Rahmen des Störungsmanagements unverzüglich informiert.

### zu 5.3.2 SNB-AT

Strafen werden nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit erhoben. Sie beschränken sich auf zwei Fälle:

1. bei nicht vereinbarter Nutzung von Trassen und Anlagen
2. bei grob fahrlässig oder vorsätzlich herbeigeführten Betriebsstörungen.

Unabhängig von Schäden, die sich aus haftungsrechtlichen Gründen ergeben, ist dann pro Schadensfall eine Vertragsstrafe in Höhe von 1.000 € fällig.

## 5.2 **Notfallmanagement**

Bei gefährlichen Ereignissen im Sinne der BUVO-NE stellt der Zugangsberechtigte der DRE die erforderlichen Daten und Dokumente zur Verfügung, damit die DRE die gesetzlich geforderten Untersuchungen durchführen kann. Weiterhin gilt Abs. 2.3 SNB-AT.

## 5.3 **Änderungen an der Infrastruktur**

Zu kurzfristigen, betrieblich oder anlagebedingten Änderungen an der Infrastruktur erhält der Zugangsberechtigte die notwendigen Informationen gemäß Abschnitt 5.2 SNB-AT.

Bei Änderungen an der Infrastruktur, die die Zugangsbedingungen der Zugangsberechtigten oder Kapazitätsmerkmale wesentlich verändern können, bezieht die DRE Zugangsberechtigte, die

- Rahmenverträge mit der DRE abgeschlossen haben
- Regelverkehre im Netzfahrplan durchführen

in die Entscheidungsfindung ein.

Hierfür werden die Zugangsberechtigten im Rahmen der Erstellung der Genehmigungsplanung zur Stellungnahme aufgefordert. Außerdem werden die beabsichtigten Maßnahmen im Internet veröffentlicht, um auch oben nicht angegebene Zugangsberechtigte am Verfahren zu beteiligen. Die eingegangenen Stellungnahmen werden seitens der DRE angemessen berücksichtigt bzw. im Rahmen der Planfeststellung gemäß § 18 AEG abgewogen.

#### **5.4 Mitfahrt im Führerraum**

keine Ergänzungen zu den SNB-AT vorhanden

#### **5.5 Anlagen**

Anlage 1 – technische Parameter der Strecken

Anlage 2 – Trassenbestellformular DRE und BRE

Anlage 3 – Trassenpreise 2022 (gültig ab 12.12.2021)

Anlage 4 – Vermittlung von Streckenkenntnis durch streckenkundiges Personal

#### **~~Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur~~**

~~keine Ergänzungen zu den SNB-AT vorhanden~~

#### **5.6 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen**

~~Die DRE ist berechtigt, alle notwendigen Baumaßnahmen zur Erweiterung und Erneuerung ihrer Infrastruktur vorzunehmen bzw. verpflichtet, Instandhaltungsmaßnahmen an ihr durchzuführen. Über die Durchführung der jeweils planbaren Maßnahmen ist im Rahmen der Baubetriebsplanung rechtzeitig das Benehmen mit den EVU herzustellen, die zum Zeitpunkt der Baubetriebsplanung für den beabsichtigten Bauzeitraum Schienenwegkapazität bestellt haben oder denen bereits Schienenwegkapazität zugewiesen wurde.~~

~~Ausgenommen hiervon sind Maßnahmen zur Aufrechterhaltung bzw. Wiederherstellung der Betriebssicherheit der Infrastruktur.~~

~~Die DRE ist gegenüber dem EVU nicht zum Schadenersatz wegen etwaiger Betriebsbeeinträchtigungen verpflichtet, es sei denn, hierüber besteht eine besondere Vereinbarung. Planung, Organisation und Durchführung etwaiger Schienenersatzverkehre sowie deren Kostentragung obliegen dem EVU. Bei baubedingtem Entfall der Infrastrukturnutzung werden keine Nutzungsentgelte für die Dauer der Maßnahme erhoben. Über vorhersehbare Instandhaltungs- und Baumaßnahmen mit Einschränkungen auf die verfügbare Schienenwegkapazität können sich die EVU hier jederzeit informieren.~~