



Nutzungsbedingungen Netz der DB Netz AG (NBN 2022)

Gültig ab 12.12.2021

DB Netz AG

Zentrale

I.NBN

Versionskontrolle

Datum	Beschreibung der Änderung
13.12.2020	Änderung der SNB 2021 in der Fassung vom 06.07.2020 und der NBS 2021 - NBS (AT) in der Fassung vom 15.12.2019 und NBS (BT) in der Fassung vom 14.06.2020 - (Erstveröffentlichung der NBN 2022)
05.03.2021	Änderung der NBN 2022 auf Grund des Beschlusses der BNetzA zum Antrag der DB Netz AG auf Genehmigung der Entgelte und Entgeltgrundsätze für die Erbringung des Mindestzugangspaketes mit Wirkung ab dem 12.12.2021 (TPS 2022)
23.03.2021	Änderung der Ziffer 3.4.7 ff. „Umsetzung des Schienenlärmschutzgesetzes“
23.03.2021	Änderung der Anlage 3.2.1.1 „Muster Grundsatz-INV für die Netzfahrplanperiode 2022“ - „§ 4 Anforderungen für EVU aus dem Schienenlärmschutzgesetz“
23.03.2021	Änderung der Ziffer 5.4.5 „Zusatzausstattung an Schienenwegen“

Impressum

Herausgeber

DB Netz AG

Redaktion

Netzzugang und Regulierung (I.NBN)
Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt am Main

Hinweise

1. Anhängige Gerichtsverfahren zu Untersagungen einzelner Klauseln

Aufgrund von Gerichtsverfahren können folgende Klauseln noch geändert werden:

■ Ziffer 2.9.6.1

Die Bundesnetzagentur hat mit Bescheid vom 02.10.2020 – BK10-20-0266_Z – die beabsichtigte Neufassung der SNB in der Ziffer 2.9.6.1 abgelehnt.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet die Ziffer 2.9.6.1 wie folgt:

„Im Falle des Eintritts eines Drittunternehmens nach § 22 ERegG müssen die angegebenen Kommunikationswege auch während der Dauer der Trassennutzung durch das Drittunternehmen im Sinne des § 22 ERegG erreichbar sein und befugt sein, binnen kürzester Zeit für die Vertragspartner verbindliche Entscheidungen zu treffen, sowie in der Lage sein, binnen kürzester Zeit die Kommunikation zur Leitstelle des Drittunternehmens herzustellen.“

■ Ziffer 2.10

Die Bundesnetzagentur hat mit Beschluss vom 12.11.2019 – BK10-19.0212_Z – die beabsichtigte Änderung in Ziffer 2.10 der SNB 2021 abgelehnt.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet Ziffer 2.10 wie folgt:

„2.10 Besondere Zugangs- und Nutzungsbedingungen; Pilotierungen und Betriebsversuche

Besondere Zugangsbedingungen sind im netzzugangsrelevanten Regelwerk enthalten (vgl. die technischen Netzzugangsbedingungen Ziffer F.2, Anlage 2.4.2 der SNB).

Die DB Netz AG führt zur Verbesserung und Weiterentwicklung von Produkten und Prozessen Pilotierungen und Betriebsversuche durch oder beteiligt sich an solchen. Einzelheiten und Ansprechpartner werden im Internet zur Verfügung gestellt:

<http://www.dbnetze.com/pilotierungen>

Weiterhin erfolgt eine Vorabinformation der Zugangsberechtigten über die regelmäßigen Kundeninformationen der DB Netz AG.

Regelungen zur Abwicklung des Bahnbetriebs auf den Schienenwegen der DB Netz AG enthält das betrieblich-technische Regelwerk (vgl. Ziffer 2.4.3 der SNB).“

■ Ziffer 4.2.1.18

Die Bundesnetzagentur hat mit Bescheid vom 13.11.2018 – Az.: BK-18-0201_Z die beabsichtigte Neufassung von Ziffer 4.2.1.18 Absatz 2 der SNB abgelehnt. Die Ablehnung wurde mit der Vorgabe verbunden, in Ziffer 4.2.1.18 eine Formulierung aufzunehmen, wonach die Betroffenen in die Prüfung i.S.d. § 56 Abs. 3 Satz 1 ERegG mindestens die Anträge auf Zuweisung von Schienenwegkapazität einbeziehen, die innerhalb der letzten beiden Netzfahrplanperioden außerhalb des Netzfahrplans gestellt worden sind. Die vorstehende Vorgabe war bis spätestens zur Veröffentlichung der endgültigen Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß § 19 Abs. 6 Satz 1 ERegG umzusetzen.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet Ziffer 4.2.1.18 Absatz 2 der SNB wie folgt:

„4.2.1.18 Prüfung der Vorhaltung von Restkapazitäten nach § 56 Abs. 3 ERegG

Die DB Netz AG stellt sicher, dass auch nach Abschluss der Netzfahrplanerstellung kurzfristige Trassenanfragen im Gelegenheitsverkehr bedient werden können. Dazu prüft die DB Netz AG ob das Vorhalten zusätzlicher Kapazitätsreserven notwendig wird.

Im Rahmen dieser Prüfung führt die DB Netz AG eine Vergangenheitsbetrachtung der letzten zwei Netzfahrplanperioden in Bezug auf Änderungen zum Netzfahrplan und die Stornierungsquote von Netzfahrplantrassen durch und bewertet außerdem die Anzahl der Trassenablehnungen.

Weiterhin werden die Erkenntnisse berücksichtigt, die sich vor der jeweils aktuellen Netzfahrplanerstellung im Rahmen der Kundenbetreuung im regionalen Vertrieb hinsichtlich Fahrplangestaltung, Vorbereitung von Neuverkehren sowie bei der zentralen Fahrlagenberatung ergeben haben.“

■ Ziffer 4.2.1.3

Die Bundesnetzagentur hat mit Beschluss vom 12.11.2019 - BK10-19-0212_Z - die beabsichtigten Änderungen in Zeilen 2 und 3 der Tabelle in Ziffer 4.2.1.3 der SNB 2021 abgelehnt.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lauten Zeilen 2 und 3 der Tabelle in Ziffer 4.2.1.3 wie folgt:

Netzfahrplanerstellung	Termin
<i>Fahrlagenberatung gemäß Ziffer 4.3.5 ohne Inanspruchnahme der Testierung</i>	<i>bis 13.03.2020</i>
<i>Fahrlagenberatung gemäß Ziffer 4.3.5 mit Inanspruchnahme der Testierung</i>	<i>bis 10.01.2020</i>

■ Ziffer 4.2.1.6

Die Bundesnetzagentur hat mit Beschluss vom 12.11.2019 - BK10-19.0212_Z - die beabsichtigten Änderungen in Ziffer 4.2.1.6 der SNB 2021 abgelehnt.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet die Ziffer 4.2.1.6 wie folgt:

„4.2.1.6 Konstruktionsspielräume (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)

Die DB Netz AG macht die Berücksichtigung bestimmter Konstruktionsspielräume von der vorherigen Durchführung einer Fahrlagenberatung nach Ziffer 4.3.5 der SNB abhängig.

Soweit nicht im SPFV das Marktsegment Punkt-zu-Punkt-Verkehre (vgl. 6.2.1.2.8) oder im SGV Marktsegmente mit dem Zusatz „Z-Flex“ oder „R-Flex“ (vgl. 6.2.1.4.8 und 6.2.1.4.9) bestellt werden, versucht die DB Netz AG innerhalb folgender Spielräume ein Trassenangebot für Trassen, die mindestens einen überlasteten Schienenweg nach Ziffer 4.3 der SNB tangieren, zu erstellen:

- *Schienenpersonenverkehr mit erfolgreicher Fahrlagenberatung (Testat): +/- 3 Minuten,*
- *Schienengüterverkehr mit erfolgreicher Fahrlagenberatung (Testat): +/- 30 Minuten,*

- *Übrige Zugtrassen (z.B. Schienenpersonenverkehr ohne Fahrlagenberatung oder ohne Testat): +/- 30 Minuten,*
- *Übrige Zugtrassen (z. B. Güterzüge, Triebfahrzeugfahrten ohne Fahrlagenberatung oder ohne Testat): +/-60 Minuten.*

Soweit nicht im SPFV das Marktsegment Punkt-zu-Punkt-Verkehre (vgl. 6.2.1.2.8) oder im SGV Marktsegmente mit dem Zusatz „Z-Flex“ oder „R-Flex“ (vgl. 6.2.1.4.8 und 6.2.1.4.9) bestellt werden und kein überlasteter Schienenweg nach Ziffer 4.3. der SNB tangiert wird, versucht die DB Netz AG innerhalb folgender Spielräume ein Trassenangebot zu erstellen:

- *Schienenpersonenverkehr: +/-3 Minuten,*
- *Übrige Zugtrassen (z. B. Güterzüge, Triebfahrzeugfahrten): +/-30 Minuten.*

Für das Marktsegment Punkt-zu-Punkt-Verkehre im SPFV gilt immer ein Konstruktionsspielraum von +/- 30 Minuten, für die Marktsegmente mit dem Zusatz Z-Flex und R-Flex immer ein Konstruktionsspielraum von +/- 120 min.

Die Konstruktion innerhalb dieser Spielräume erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.“

■ Ziffer 4.2.1.10

Die Bundesnetzagentur hat mit Bescheid vom 24.11.2020 – Az.: BK10-20-0354_Z die beabsichtige Änderung von Ziffer 4.2.1.10 der NBN abgelehnt.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet Ziffer 4.2.1.10 wie folgt:

„4.2.1.10 Regelentgeltverfahren (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)

Ergibt die Anwendung der Vorrangregeln weiterhin eine Gleichrangigkeit, stellt die DB Netz AG die Entgelte der konfliktbehafteten Zugtrassen gem. § 52 Abs. 8 Satz 1 ERegG gegenüber. Hierbei werden alle konfliktbehafteten Verkehrstage der Zugtrasse innerhalb des Konfliktzeitraums und der gesamte Laufweg berücksichtigt. Nicht berücksichtigt wird ein ggf. gewährter Neuverkehrsnachlass nach Ziffer 5.2.6.1. Der Anmeldung mit dem höheren Entgelt wird der Vorrang eingeräumt.“

■ Ziffer 4.2.5.1

Die Bundesnetzagentur hat mit Bescheid vom 22.09.2015 – Az.: 10.030-F-15-404 der beabsichtigen Streichung folgender Passage in Ziffer 4.2.5.1 widersprochen:

„Für den Fall des technischen Ausfalls von PCS bietet RNE die Möglichkeit, Trassenanmeldungen für PaPs unter Verwendung des aktuellen RNE-Anmeldeformulars an den unter Ziffer 1.9.2 genannten Ansprechpartner zu übermitteln.“

■ Ziffer 4.3.5

Die Bundesnetzagentur hat mit Beschluss vom 12.11.2019 – BK10-19-0212_Z – die beabsichtigten Änderungen in Ziffer 4.3.5 Absätze 2 bis 4 der SNB 2021 abgelehnt.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet die Ziffer 4.3.5 wie folgt:

„4.3.5 Fahrlagenberatung

Zur Unterstützung der Trassenplanung und -anmeldung von vorgenannten Nutzungsvorgaben betroffener Strecken, bietet die DB Netz AG dem ZB die Möglichkeit einer unentgeltlichen Fahrlagenberatung.

Mit der Fahrlagenberatung bietet DB Netz AG ab 8 Monate vor der Trassenanmeldung zum Netzfahrplan jedem ZB die Möglichkeit, sich individuell und vertraulich zu konkreten Trassenwünschen beraten zu lassen. Für die Trassenwünsche, die vertaktete oder ins Netz eingebundene Verkehrskonzepte (Vgl. Ziffer 4.2.1.9 der SNB) sind und die auf ihrem Laufweg mindestens einen Überlasteten Schienenweg (Vgl. Ziffer 4.3 der SNB) tangieren, besteht die Möglichkeit, ein Testat zu erhalten. Diese Verkehre für die Testierung müssen vollständig bis spätestens 10.01.2020 bei der DB Netz für das Fahrplanjahr 2021 eingebracht werden.

Das Testat beinhaltet eine Vorprüfung des angemeldeten Konzepts des ZB auf Widerspruchsfreiheit zu allen zum Anmeldezeitpunkt bekannten Verkehrskonzepten anderer ZB und bestätigt damit eine grundsätzliche Fahrbarkeit zum Zeitpunkt x. Ein Rechtsanspruch auf eine Trassenzuweisung im Netzfahrplan besteht nicht.

Das Vorliegen des Testates und die Anmeldung dem Testat gemäß sind Voraussetzungen für die Anwendung der engeren Konstruktionsspielräume im Rahmen der Trassenkonstruktion (Vgl. Ziffer 4.2.1.6 der SNB).

Nähere Informationen über die Möglichkeit einer Fahrlagenberatung sind bei den Regionalbereichen erhältlich:

www.dbnetze.com/kontakte

■ Anlage 4.3.2 Ziffer 2 Satz 2

Die Bundesnetzagentur hat mit Bescheid vom 13.11.2018 – Az.: BK10-18-0201_Z die beabsichtigte Neufassung der SNB in Ziffer 2 Satz 2 der Anlage 4.3.2 Nutzungsvorgaben für den als überlastet erklärten Schienenweg Köln Hbf – Köln-Mülheim (Strecken 2633, 2639, 2650, 2652, 2658 und 2659) abgelehnt. Die Ablehnung wurde mit der Vorgabe verbunden, im ersten Satz der unter Ziffer 2 genannten Regelung das Wort „verpflichtet“ durch das Wort „bittet“ zu ersetzen. Die vorstehende Vorgabe war bis spätestens zur Veröffentlichung der endgültigen Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß § 19 Abs. 6 Satz 1 ERegG umzusetzen.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet Ziffer 2 Satz 2 der Anlage 4.3.2 der SNB Nutzungsvorgaben für den als überlastet erklärten Schienenweg Köln Hbf – Köln-Mülheim (Strecken 2633, 2639, 2650, 2652, 2658 und 2659) wie folgt:

„Die DB Netz AG verpflichtet die EVU eine Trassenanmeldung aller zu- und abbringenden Leerfahrten für in Köln Hbf beginnende und endende Züge des SPV zur Netzfahrplanerstellung abzugeben.

Trassenanmeldungen, die diesen Vorgaben nicht entsprechen, werden als nicht plausibel behandelt.

Bei Leerfahrten, die als Rangierfahrten durchgeführt werden müssen, soll die Zielbetriebsstelle der Rangierfahrt für endende Züge und die Startbetriebsstelle der Rangierfahrt für beginnende Züge bei der Anmeldung mit angegeben werden.“

■ Richtlinie 402.0202 Abschnitt 2 Absätze 3 bis 5

Die Bundesnetzagentur hat mit Bescheid vom 13.11.2018 – Az.: BK10-18-0201_Z die beabsichtigten Änderungen der SNB in der Richtlinie 402.0202 Abschnitt 2, Absätze 3 bis 5 abgelehnt.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet die Richtlinie 402.0202 Abschnitt 2, Absätze 3 bis 5 wie folgt:

„(3) Es gelten folgende Mindesthaltezeiten:

- **0,5 Minuten Mindesthaltezeit** bei Zügen des Nahverkehrs
- **0,7 Minuten Mindesthaltezeit** bei Zügen des Nahverkehrs, wenn die technischen Bedingungen des Fahrzeugs (z.B. ausfahrbare Trittstufen) eine längere Haltezeit erfordern
- **2,0 Minuten Mindesthaltezeit** bei veröffentlichten Kundenhalten von Zügen des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV), Wechsel der Zugnummer (gilt für SPFV und SPNV), Übergang von Stammfahrplan auf Flügelfahrplan und umgekehrt oder auf/von Doppelfahrpläne(n) (wegen Neuaufrufs in EBUa) (gilt für SPFV und SPNV), Wirbelstrombremse sperren/entsperren.
- **3,0 Minuten Mindesthaltezeit** bei Flügeln/Schwächen (Zeit von Ankunft des Zugverbandes bis Abfahrt des Zugteils 1), gilt nur für Triebzüge/Triebwagen mit automatischer Kupplung; darüber hinaus sind die örtlichen Besonderheiten zu beachten
- **5,0 Minuten Mindesthaltezeit** bei Vereinigen/Stärken (Zeit von Ankunft des letzten Zugteils am Zwischensignal/Zugdeckungssignal bis Abfahrt Zugverband), gilt nur für Triebzüge/Triebwagen mit automatischer Kupplung; darüber hinaus sind die örtlichen Besonderheiten zu beachten.
- Bei Wenden am Zugendbahnhof für Triebwagen, Triebzüge und Wendezüge; für ETCS-geführte Züge ist eine weitere Zusatzminute anzusetzen.
- Bei Fahrtrichtungswechsel innerhalb eines Zuglaufes. In Abhängigkeit der Zuglänge kann ein zweiter Triebfahrzeugführer gefordert werden, andernfalls ist eine höhere Wendezeit anzumelden.
- **8,0 Minuten Mindesthaltezeit** bei Vereinigen konventioneller Züge mit wirksamer Magnetschienenbremse.

(4) Bei nachfrageschwachen Kundenhalten des SPFV kann zur Generierung von Fahrzeitreserven im nachfolgenden Streckenabschnitt die Mindesthaltezeit auf eine Minute reduziert werden, wenn dafür eine Minute zusätzlicher Puffer in den Ausfahrabschnitt gelegt wird (1+1-Halte). Die Auswahl der Halte erfolgt in Abstimmung mit dem EVU.

(5) Die Mindesthaltezeiten gelten nicht bei Haltezeitkonzepten aus Verkehrsverträgen, die am 15.12.2019 wirksam sind, Ausschreibungen, die bis zum 15.12.2019 bekanntgegeben worden sind oder Testaten der DB Netz AG, die bis zum 15.12.2019 vorlagen, soweit das zugrunde gelegte Fahrzeugmaterial und die Infrastruktur identisch sind.

Mindesthalte- und Wendezeiten im SPV dürfen nur in begründeten Ausnahmefällen und nach Abstimmung mit der DB Netz AG je Haltestelle unterschritten werden. Voraussetzung dafür ist, dass das EVU gegenüber der DB Netz AG für diese Haltestelle den schriftlichen Nachweis zu den technischen und verkehrlichen Bedingungen erbringt, dass die beabsichtigte Verkürzung der Haltezeit auch tatsächliche sichergestellt wird. Dies wird in regelmäßigen Abständen durch die DB Netz AG überprüft.

(6) Eine Sonderform des Kundenhaltes ist der Bedarfshalt (Zug hält z.B. nur, wenn ein Reisendenaufkommen tagesaktuell vorliegt). Wenn mehrere Bedarfshalte einander folgen, wird ein situationsabhängiger Zeitzuschlag eingearbeitet. Bedarfshalte dürfen auf Strecken mit Betrieb nach Ril 408 für Bahnhöfe ohne Ausfahrtsignal und auf Strecken mit ZLB auf Zuglaufstellen mit Zuglaufmeldungen nicht geplant werden.“

- Richtlinie 402.0203 Abschnitt 6 Absatz 4, Spiegelstrich 4 und 5

Die Bundesnetzagentur hat mit Bescheid vom 13.11.2018 – Az.: BK10-18-0201_Z die beabsichtigten die beabsichtigten Änderungen der SNB in der Richtlinie 402.0203 Abschnitt 6, Absatz 4, Spiegelstriche 4 und 5 abgelehnt.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet die Richtlinie 402.0203 Abschnitt 6, Absätze 4, Spiegelstriche 4 und 5 wie folgt:

„(4) Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

Für das durchzuführende Koordinierungsverfahren gelten folgende Grundsätze:

- ... (Anm.: Spiegelstriche 1 bis 3 hier nicht wiedergegeben)
- *DB Netz AG wirkt durch Verhandlungen auf einvernehmliche Lösungen hin, wobei sie maximal zwei eigene Vorschläge unterbreitet. Diese können auch in zeitlicher und räumlicher Lage von der Trassenanmeldung abweichen,*
- *Die Zugangsberechtigten können eigene Lösungsvorschläge einbringen (ebenfalls maximal zwei), die durch die DB Netz AG auf Realisierbarkeit geprüft werden,*
- ... (Anm.: Spiegelstriche 6 bis 9 hier nicht wiedergegeben)“

■ Richtlinie 402.0203 Abschnitt 3 Absatz 2

Die Bundesnetzagentur hat mit Bescheid vom 12.11.2019 – BK10-19-0212_Z - die beabsichtigte Änderung der SNB in der Richtlinie 402.0203 Abschnitt 3 Absatz 2 abgelehnt.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet die Richtlinie 402.0203 Abschnitt 3 Absatz 2 wie folgt:

„Mit der Fahrlagenberatung bietet DB Netz AG bis 8 Monate vor der Trassenanmeldung zum Netzfahrplan jedem ZB die Möglichkeit, sich individuell und vertraulich zu konkreten Trassenwünschen beraten zu lassen. Für die Trassenwünsche, die vertaktete oder ins Netz eingebundene Verkehrskonzepte (Vgl. Ziffer 4.2.1.10 der SNB) sind und die auf ihrem Laufweg mindestens einen Überlasteten Schienenweg (Vgl. Ziffer 4.3 der SNB) tangieren, besteht die Möglichkeit, ein Testat zu erhalten.

Das Testat beinhaltet eine Vorprüfung des angemeldeten Konzepts des ZB auf Widerspruchsfreiheit zu allen zum Anmeldezeitpunkt bekannten Verkehrskonzepten Dritter und bestätigt damit eine grundsätzliche Fahrbarkeit zum Zeitpunkt x. Ein Rechtsanspruch auf eine Trassenzuweisung im Netzfahrplan besteht nicht.

Das Vorliegen des Testats und die Anmeldung dem Testat gemäß sind Voraussetzungen für die Anwendung der engeren Konstruktionsspielräume im Rahmen der Trassenkonstruktion (vgl. Abschnitt 5 (7)).“

■ Richtlinie 402.0305 Abschnitt 2 Absatz 3

Die Bundesnetzagentur hat mit Bescheid vom 24.11.2020 – Az.: BK10-20-0354_Z die beabsichtige Änderung der NBN in der Richtlinie 402.0305 Abschnitt 2, Absatz 3 Nr. 1 bis 5 sowie in Abschnitt 2, Absatz 3 unter der Ziffer 2. a) Nr. 1 bis 5 und b) Nr. 1 bis 3 abgelehnt.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet die Richtlinie 402.0305 Abschnitt 2 Absatz 3 wie folgt:

„(3) Umleitungsstrecken

Für Einschränkungen auf mittelbar betroffenen Strecken auf Grund von Umleitungsverkehren für im Netzfahrplan berücksichtigte Baumaßnahmen erarbeitet die

DB Netz AG ebenfalls einen Vorschlag eines Verkehrsartenmixes gemäß folgender Vorgehensweise:

- 1. Die DB Netz AG ermittelt zunächst den auf Grund der Baumaßnahme zu erwartenden Umleitungsbedarf für die betroffene Strecke.*
- 2. Die DB Netz AG ermittelt anschließend die vsl. zum Bauzeitraum bestehende Kapazitätsverteilung und prüft, inwiefern für Umleiterverkehre genügend Restkapazitäten zur Verfügung stehen.*
- 3. Sofern nicht genügend Restkapazitäten zur Verfügung stehen, erarbeitet die DB Netz AG einen Vorschlag zur Anpassung der vsl. Zum Bauzeitraum bestehenden Kapazitätsverteilung. Neben einer Reduktion der Zugzahlen pro Verkehrsart auf Grund von Umleitungen oder (Teil-)Ausfall kann der Vorschlag auch andere, kapazitätssteigernde Maßnahmen (etwa Halteausfall oder Anpassung der zeitlichen Lagen) enthalten.*

Der Vorschlag zur Reduktion der Zugzahlen pro Verkehrsart bzw. zu anderen kapazitätssteigernden Maßnahmen basiert insbesondere auf folgenden Bewertungskriterien:

- Abgleich technischer Parameter Züge/Strecke*
- Nutzung alternativer Verkehrsträger*
- Anpassung/Optimierung der Zugcharakteristik*
- Paarigkeit*
- Zugangsmöglichkeit zu (angrenzender) Infrastruktur*
- Fahrgastaufkommen*
- Haltekonzepte*
- Bedienungsbedürfnisse (z.B. Kraftwerksversorgung, Lieferketten)*

Die DB Netz AG kann auf Basis von Bewertungskriterien weitere Vorgaben an Umleiterzüge definieren, die auf der Umleitungsstrecke verkehren sollen (etwa KV-Profile, Lasten oder Anpassung der zeitlichen Lagen).

- 1. Die DB Netz AG begründet ihren Vorschlag entsprechend. Die für die Umleiter vorgesehene Kapazität wird je Verkehrsart gesondert ausgewiesen*
- 2. Die DB Netz AG erarbeitet ebenfalls einen Verkehrsartenmix auch für den Fall, dass auf der mittelbar betroffenen Strecke vsl. genügend Kapazitäten für Umleiterverkehre bestehen werden. Die für die Umleiter vorgesehene Kapazität wird als zusätzliche Verkehrsart „Umleiter“ gesondert ausgewiesen*

Die BbEI übersendet die DB Netz AG im Rahmen der Abstimmung der Planungsparameter 17 Monate vor Fahrplanwechsel. Über den aktuellen Stand der Vorschläge für die Festlegung der Verkehrsartenmixe informiert die DB Netz AG vorab im Rahmen der Planungsphase Integrierte Bündelung (ca. 21 Monate vor Fahrplanwechsel).

Zugangsberechtigte haben die Möglichkeit innerhalb von drei Wochen eine Stellungnahme hinsichtlich der vorgesehenen Dimensionierung ihrer Verkehrsart abzugeben. Sie haben damit die Möglichkeit, durch Nennung individueller Gründe die Kapazitätsverteilung unter den Verkehrsarten zu beeinflussen. Die DB Netz AG prüft die Stellungnahmen und berücksichtigt diese im möglichen Umfang. Das Ergebnis übersendet die DB Netz AG im Rahmen der abgestimmten Planungsparameter bis 16 Monate vor Fahrplanwechsel. Sofern die DB Netz AG einem Wunsch nach Anpassung einer Verkehrsart nicht nachkommen kann, begründet sie dies gegenüber dem betreffenden Zugangsberechtigten.

Nach Unterrichtung der Bundesnetzagentur hat diese sechs Wochen Zeit, die beabsichtigte Festlegung des Verkehrsartenmixes zu prüfen. Sofern die Bundesnetzagentur nicht die beabsichtigte Festlegung des Verkehrsartenmixes innerhalb der o.g. Frist ablehnt, sind die Verkehrsartenmixe ab 14 Monate vor Fahrplanwechsel verbindlich. Die DB Netz AG veröffentlicht die verbindlichen Verkehrsartenmixe. Sofern beabsichtigte Festlegungen von Verkehrsartenmixen von der Bundesnetzagentur abgelehnt wurden, erfolgt eine Überarbeitung durch die DB Netz AG.

Die Veröffentlichung der verbindlichen Verkehrsartenmixe enthält die festgelegte Verteilung der baubedingt eingeschränkten Kapazität auf die Verkehrsarten sowie die Benennung der Kriterien, welche bei der Bewertung der Umleitfähigkeit der Verkehrsarten herangezogen wurden. Diese Kriterien stellen Vorrangkriterien bei der Zuweisung von Schienenwegkapazität im Zeitraum der betreffenden Baumaßnahme dar.

Im Rahmen des weiteren Planungsprozesses (insbesondere durch Erkenntnisse aus der Fahrlagenberatung) kann es erforderlich werden, den mit dem Entwurf der Planungsparameter versendeten Entwurf der verbindlichen Verkehrsartenmixe anzupassen. Gründe hierfür können sich z. B. daraus ergeben, dass sich die erwartete Verkehrsnachfrage oder die aufgrund des technischen Planungsfortschritts verfügbare Kapazität verändert hat.

Sofern Anpassungen erforderlich werden, findet der erforderliche Abstimmungsprozess mit den ZB spätestens im Rahmen der Aktualisierung der Planungsparameter) statt. Nach anschließender Prüfung der beabsichtigten Änderungen durch die Bundesnetzagentur, werden die veränderten verbindlichen Verkehrsartenmixe einen Monat vor Beginn der Trassenanmeldefrist als verbindliche Verkehrsartenmixe bekannt gegeben.

Im Rahmen der Bekanntgabe der aktualisierten Planungsparameter (10 Monate vor Fahrplanwechsel) kommuniziert die DB Netz AG sämtliche, für die Netzfahrplanerstellung **verbindlichen Verkehrsartenmixe**.

Im Nachgang der Netzfahrplanerstellung können etwaige baubedingte Änderungen gemäß Abschnitt 6 Absatz (3) Unterabsatz 2 erfolgen.

Zuweisung von Schienenwegkapazitäten im Rahmen der Netzfahrplanerstellung auf Basis verbindlicher Verkehrsartenmixe

1. Zuweisungsverfahren für unmittelbar betroffene Strecken

Sofern mehr Anträge auf Schienenwegkapazität im Rahmen der Netzfahrplanerstellung gestellt werden, als für die betreffende Verkehrsart im verbindlichen Verkehrsartenmix festgelegt ist, erfolgt die Zuweisung der Schienenwegkapazität abweichend von § 52 ERegG gemäß folgendem Verfahren:

1. Alle Anmeldungen, die nicht den in den verbindlichen Verkehrsartenmixen enthaltenen Kriterien genügen, erhalten ein alternatives Angebot. Dieses kann eine Einkürzung der angemeldeten Trasse oder Nutzung eines alternativen Laufweges beinhalten. Dabei kommen Konstruktionsspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 NBN von +/- 60 Minuten im Schienenpersonenverkehr und +/- 120 Minuten im Schienengüterverkehr zur Anwendung. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.
2. Führt die Vorgehensweise nach Absatz (3) 1. nicht zu einer Lösung, wendet die DB Netz AG Konstruktionsspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 NBN von +/- 30 Minuten im Schienenpersonenverkehr und +/- 90 Minuten im Schienengüterverkehr an. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.

3. *Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume nicht zu einem Erfolg, hält die DB Netz AG Rücksprache mit den betroffenen EVU (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril. 402.0203 Abschnitt 6 (5)).*
4. *Führt die vereinfachte Koordinierung nicht zu einem Erfolg, so räumt die DB Netz AG den Zugtrassen den Vorrang ein, welche das höchste Regelentgelt erzielen. Ist eine Entscheidung auf dieser Basis nicht möglich, so erfolgt ein Höchstpreisverfahren gemäß § 52 Abs. 8 ERegG.*

2. *Zuweisungsverfahren für mittelbar betroffene Strecken:*

Sofern mehr Anträge auf Zuweisung von Schienenwegkapazität im Rahmen der Netzfahrplanerstellung gestellt werden, als für die betreffende Verkehrsart im verbindlichen Verkehrsartenmix festgelegt ist, erfolgt die Zuweisung der Schienenwegkapazität abweichend von § 52 ERegG gemäß folgendem Verfahren:

a) *Umleiterverkehre*

1. *Für Anmeldungen, aus denen gemäß entsprechender Hinweise des ZB in der Trassenanmeldung ersichtlich ist, dass die Strecke nur abweichend von seinem üblichen Laufweg auf Grund und nur im Zeitraum von Baumaßnahmen angemeldet wird, erfolgt die Trassenvergabe nur im Rahmen der im Verkehrsartenmix „Umleiter“ ausgewiesenen Kapazitäten. Gleiches gilt für Verkehre, welche die DB Netz AG gemäß 1.1 dieses Absatzes auf einem alternativen Laufweg umrouten muss.*
2. *Entsprechen angemeldete Umleiterverkehre nicht den Vorgaben an Umleiterverkehre für die Strecke, so erhalten diese ein alternatives Angebot. Dieses kann eine Einkürzung der angemeldeten Trasse oder Nutzung eines alternativen Laufweges beinhalten. Dabei kommen Konstruktionsspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 NBN von +/- 60 Minuten im Schienenpersonenverkehr und +/- 120 Minuten im Schienengüterverkehr zur Anwendung. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.*
3. *Übersteigen die Anmeldungen die Anzahl der ausgewiesenen Zugzahlen im Verkehrsartenmix „Umleiter“, so wendet die DB Netz AG Konstruktionsspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 NBN von +/- 30 Minuten im Schienenpersonenverkehr und + / - 90 Minuten im Schienengüterverkehr an. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.*
4. *Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume nicht zu einem Erfolg, hält die DB Netz AG Rücksprache mit den betroffenen EVU (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril. 402.0203 Abschnitt 6 (5)).*
5. *Führt die vereinfachte Koordinierung nicht zu einem Erfolg, so räumt die DB Netz AG den Zugtrassen den Vorrang ein, welche das höchste Regelentgelt erzielen. Ist eine Entscheidung auf dieser Basis nicht möglich, so erfolgt ein Höchstpreisverfahren gemäß § 52 Abs. 8 ERegG. Für die nicht vorrangig behandelten Anmeldungen unterbreitet die DB Netz AG ein alternatives Angebot.*

b) *Übrige Anmeldungen*

1. *Alle Anmeldungen, die nicht den in den verbindlichen Verkehrsartenmixen enthaltenen Kriterien genügen, erhalten ein alternatives Angebot. Dieses kann eine Einkürzung der angemeldeten Trasse oder Nutzung eines alternativen Laufweges beinhalten. Dabei kommen Konstruktionsspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 SNB von +/- 60 Minuten im Schienenpersonenverkehr und +/- 120 Minuten im*

Schienenengüterverkehr zur Anwendung. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.

2. *Übersteigen die Anmeldungen die Anzahl der ausgewiesenen Zugzahlen in ihrem jeweiligen Verkehrsartenmix, so wendet die DB Netz AG Konstruktionsspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 NBN von +/- 30 Minuten im Schienenpersonenverkehr und + / - 90 Minuten im Schienenengüterverkehr an. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.*
3. *Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume nicht zu einem Erfolg, hält die DB Netz AG Rücksprache mit den betroffenen EVU (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril. 402.0203 Abschnitt 6 (5)).*
4. *Führt die vereinfachte Koordinierung nicht zu einem Erfolg, so räumt die DB Netz AG den Zugtrassen den Vorrang ein, welche das höchste Regelentgelt erzielen. Ist eine Entscheidung auf dieser Basis nicht möglich, so erfolgt ein Höchstpreisverfahren gemäß § 52 Abs. 8 ERegG.“*

■ Richtlinie 402.0305 Abschnitt 3 Absatz 8

Die Bundesnetzagentur hat mit Bescheid vom 12.11.2019 - BK10-19-0212_Z - die beabsichtigte Neufassung der SNB in der Richtlinie 402.0305 Absatz 3 Abschnitt 8, abgelehnt.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet die Richtlinie 402.0305 Absatz 3 Abschnitt 8 wie folgt:

„Bei baubedingten Einschränkungen der Infrastruktur mit Berücksichtigung im Netzfahrplan, für die keine verbindlichen Verkehrsartenmixe im Rahmen der aktualisierten Planungsparameter kommuniziert worden sind, wendet die DB Netz AG abweichend von Ziffer 4.2.1.6 der SNB Konstruktionsspielräume von +/- 30 Minuten im Schienenpersonenverkehr und +/- 90 Minuten im Schienenengüterverkehr im Rahmen der Trassenkonstruktion an.“

■ Richtlinie 402.0203 Abschnitt 4 Absatz 4

Die Bundesnetzagentur hat mit Bescheid vom 12.11.2019 - BK10-19-0212_Z - die beabsichtigte Änderung der SNB in der Richtlinie 402.0203 Abschnitt 4 Absatz 4 abgelehnt.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet die Richtlinie 402.0203 Abschnitt 4 Absatz 4 wie folgt:

„Sofern ein Testat für die angemeldete Trasse vorliegt, wird dies im Rahmen der Trassenanmeldung vom EVU/ZB mitgeteilt.“

■ Richtlinie 402.0203 Abschnitt 5 Absatz 7

Die Bundesnetzagentur hat mit Bescheid vom 12.11.2019 - BK10-19-0212_Z - die beabsichtigte Änderung der SNB in der Richtlinie 402.0203 Abschnitt 5 Absatz 7 abgelehnt.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet die Richtlinie 402.0203 Abschnitt 5 Absatz 7 wie folgt:

„Das Trassenangebot soll der Trassenanmeldung entsprechen. Ist dies wegen konkurrierender Trassenanmeldungen nicht möglich, gilt Folgendes:

Die DB Netz AG macht die Berücksichtigung bestimmter Konstruktionsspielräume von der vorherigen Durchführung einer Fahrlagenberatung nach Ziffer 4.3.5 der SNB abhängig.

Soweit nicht im SPFV das Marktsegment Punkt-zu-Punkt-Verkehre (vgl. 6.2.1.2 der SNB) oder im SGV Marktsegmente mit den Zusätzen „Z-Flex“ oder „R-Flex“ (vgl. 6.2.1.4 der SNB) bestellt werden, versucht die DB Netz AG innerhalb folgender Spiel-räume ein Trassenangebot für Trassen, die mindestens einen überlasteten Schienenweg tangieren, zu erstellen:

- Schienenpersonenverkehr mit erfolgreicher Fahrlagenberatung (Testat) +/- 3 Minuten,
- Schienengüterverkehr mit erfolgreicher Fahrlagenberatung (Testat) +/- 30 Minuten,
- Übrige Zugtrassen (z.B. Schienenpersonenverkehr ohne Fahrlagenberatung oder ohne Testat,): +/- 30 Minuten
- Übrige Zugtrassen (z. B. Güterzüge, Triebfahrzeugfahrten ohne Fahrlagenberatung oder ohne Testat): +/-60 Minuten.

Soweit nicht im SPFV das Marktsegment Punkt-zu-Punkt-Verkehre (vgl. 6.2.1.2.8) oder im SGV Marktsegmente mit dem Zusatz „Z-Flex“ oder „R-Flex“ (vgl. 6.2.1.4.8 und 6.2.1.4.9) bestellt werden und kein überlasteter Schienenweg nach Ziffer 4.3. der SNB tangiert wird, versucht die DB Netz AG innerhalb folgender Spielräume ein Trassenangebot zu erstellen:

- Schienenpersonenverkehr +/- 3 Minuten,
- Übrige Zugtrassen (z.B. Güterzüge, Triebfahrzeugfahrten): +/- 30 Minuten.

Für das Marktsegment Punkt-zu-Punkt-Verkehre im SPFV gilt immer ein Konstruktionsspielraum von +/- 30 Minuten, für die Marktsegmente mit den Zusätzen Z-Flex und R-Flex immer ein Konstruktionsspielraum von +/- 120 Minuten.“

■ Richtlinie 402.0305 Abschnitt 11 Absatz 3

Die Bundesnetzagentur hat mit Bescheid vom 12.11.2019 – BK10-19-0212_Z - die beabsichtigte Neufassung der SNB in der Richtlinie 402.0305 Abschnitt 11 Absatz 3 abgelehnt.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet die Richtlinie 402.0305 Abschnitt 11 Absatz 3 wie folgt:

„Im Rahmen der Zusammenstellung vertrieblicher Folgen werden für die Erarbeitung des Fahrplankonzeptes die tatsächlich gefahrenen Züge jedes betroffenen EVU auf der baubetroffenen Strecke zugrunde gelegt, die im Zeitraum der vorhergehenden Netzfahrplanperiode verkehrten. Weiterhin berücksichtigt die DB Netz die bereits gefahrenen Verkehre der laufenden Netzfahrplanperiode. Die Anzahl der tatsächlich gefahrenen Züge eines EVU wird in Relation zu den insgesamt tatsächlich gefahrenen Zügen dieser Verkehrsart gesetzt. Der sich daraus ergebende Anteil an den Verkehren der jeweiligen Verkehrsart wird anschließend in Relation zu der verfügbaren Kapazität durch die Baustelle gesetzt. Hieraus ergibt sich der Anteil der für das betroffene EVU von der DB Netz AG bereitgestellten Kapazität im Bauabschnitt. Eine Änderung des Verkehrsvolumens eines EVU durch Neuverkehre und/oder Verkehre, die durch einen Mengentausch zwischen den EVU bzw. ZB erfolgen, werden bei Anzeige durch das EVU bzw. den ZB berücksichtigt. Die DB Netz AG übersendet in dem ZvF-Entwurf jedem betroffenen EVU eine Auflistung seiner angemeldeten Züge (welche von der Baumaßnahme betroffen sind) sowie die Anzahl der ihm maximal bereitgestellten Kapazität für Fahrten durch die Baumaßnahme bis 24 Wochen vor Baubeginn. Die EVU markieren unter Berücksichtigung der ihnen maximal zur Verfügung stehenden Kapazität in dem ZvF-Entwurf die Züge, welche aus ihrer Sicht durch die Baumaßnahme verkehren sollen. Die EVU übersenden den ZvF-Entwurf inkl. der darin markierten Züge an die DB Netz AG bis 21 Wo-

chen vor Baubeginn. Die an die DB Netz AG übersandte Auflistung ist anschließend Basis für die Erarbeitung des ZvF-Endstücks.“

■ Richtlinie 402.0305 Abschnitt 11 Absatz 4 Spiegelstrich 5

Die Bundesnetzagentur hat mit Bescheid vom 12.11.2019 - BK10-19-0212_Z - die beabsichtigte Neufassung der SNB in der Richtlinie 402.0305 Abschnitt 11 Absatz 4 Spiegelstrich 5 abgelehnt.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet die Richtlinie 402.0305 Abschnitt 11 Absatz 4 Spiegelstrich 5 wie folgt:

„Die DB Netz AG ist berechtigt bei Nichtnutzung der zugewiesenen Trassen, diese dem Zugangsberechtigten für den restlichen Zeitraum der Bauarbeiten zu entziehen, wenn die Nichtnutzung einen Zeitraum von zwei Verkehrstagen ab Beginn der Baumaßnahme betrifft und ein Verschulden eines Anderen nicht nachgewiesen werden kann.“

2. Allgemein

Die hier veröffentlichten Entgeltgrundsätze und Entgelte für die Netzfahrplanperiode 2021/2022, die das Mindestzugangspaket betreffen und nach § 45 ERegG der Genehmigung durch die BNetzA unterliegen, wurden mit Beschluss vom 05. März 2021 genehmigt. Gegen den Beschluss wurden Rechtsmittel eingelegt. Im Rahmen des Rechtsmittelverfahrens können sich die Entgeltgrundsätze und Entgelte für die Netzfahrplanperiode 2021 / 2022 ändern. Es gelten abschließend die Entgelte nach Rechtskraft des Bescheides.

Inhaltsverzeichnis

Versionskontrolle	3
Hinweise	4
Verzeichnis der Anlagen	25
1 ALLGEMEINE INFORMATIONEN	26
1.0 Abkürzungsverzeichnis	26
1.1 Einleitung	26
1.2 Zweck der Nutzungsbedingungen	26
1.3 Rechtliche Aspekte	26
1.3.1 Rechtsrahmen	26
1.3.2 Rechtsgrundlagen und Haftung	27
1.3.2.1 Geltungsbereich	27
1.3.2.2 Geltung von AGB der ZB	28
1.3.2.3 Formerfordernisse	28
1.3.2.4 Haftung	28
1.3.3 Beschwerdemöglichkeiten und -verfahren	28
1.4 Aufbau der NBN	28
1.5 Geltungsdauer, Änderung und Veröffentlichung	28
1.5.1 Geltungsdauer	28
1.5.2 Änderungen	29
1.5.3 Veröffentlichung	29
1.6 Ansprechpartner	29
1.6.1 Ansprechpartner der DB Netz AG	29
1.6.2 Ansprechpartner internationale EIU	29
1.6.3 Weitere Ansprechpartner	30
1.7 Europäische Zusammenarbeit der DB Netz AG mit anderen Eisenbahninfrastrukturbetreibern und Zuweisungsstellen	30
1.7.1 Schienengüterverkehrskorridore	30
1.7.1.1 Corridor One Stop Shop	31
1.7.1.2 Corridor OSS für SGV-Korridore	32
1.7.1.3 Informationen zu den Nutzungsbedingungen der SGV-Korridore	33
1.7.2 RailNetEurope	33
1.7.2.1 One Stop Shop	33
1.7.2.2 Andere RNE-Leistungen	34
2 INFRASTRUKTUR DES SCHIENENNETZES	35
2.1 Einleitung	35
2.2 Umfang des Schienennetzes	35
2.2.1 Grenzen	35
2.2.2 Angeschlossene Schienennetze	35
2.3 Netzbeschreibung	35
2.3.1 Gleisanzahl	36

2.3.2 Spurweite	36
2.3.3 Betriebsstellen	36
2.3.4 Lichtraum- und Ladungsprofile	36
2.3.5 Streckenklasse	36
2.3.6 Streckenneigungen	36
2.3.7 Geschwindigkeiten	36
2.3.8 Längere Güterzüge	36
2.3.9 Energieversorgung	36
2.3.10 Signalgebung	37
2.3.11 Betriebsverfahren	37
2.3.12 Kommunikationssystem	37
2.3.13 Zugsteuerung und Zugsicherung	37
2.3.14 Tunnel, Brücken und Bahnübergänge	37
2.3.15 Notbremsüberbrückung (NBÜ)	37
2.3.16 Verkehrsart	37
2.3.17 Neigetechnik	37
2.3.18 Wirbelstrombremse	38
2.3.19 Baustellen	38
2.3.20 Streckenöffnungszeiten	38
2.3.21 Kapazitätsbindung durch Rahmenverträge	38
2.4 Verkehrliche Einschränkungen	38
2.4.1 Besondere Schienenwege	38
2.4.2 Umweltrestriktionen	40
2.4.3 Gefahrgut	40
2.4.4 Tunnelrestriktionen	40
2.4.5 Brückenrestriktionen	41
2.4.6 Dampflokomotiven	41
2.5 Verfügbarkeit der Infrastruktur	41
2.5.1 Einleitung	41
2.5.2 Erforderliche Maßnahmen zur Sicherung, Instandhaltung und Erweiterung der Infrastruktur	41
2.5.2.1 Durchführung von Baumaßnahmen während der Laufzeit des ENV	41
2.5.2.2 Ausstattungs- und Leistungswünsche des ZB	42
2.5.3 Regelmäßige Instandhaltung der Infrastruktur, Durchführung von Baumaßnahmen	42
2.5.3.1 Baubedingte Einschränkungen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung	42
2.5.3.2 Kommunikation und Abstimmung von Baumaßnahmen	42
2.5.3.3 Schienenersatzverkehre	42
2.5.3.4 Informationen über Baumaßnahmen im Schienennetz	42
2.5.4 Minderungsrechte auf Grund von Baumaßnahmen	42
2.5.5 Streckenöffnungszeiten	42
2.5.6 Schienenersatz- und Busnotverkehr	43
2.5.6.1 Schienenersatzverkehr	43
2.5.6.2 Busnotverkehr	43
2.6 Ausblick Infrastrukturentwicklung	43
2.6.1 Inbetriebnahmen zum bzw. im Netzfahrplan 2022	43
2.6.2 Wechsel von Betriebsverfahren	44

2.6.3 Abgabe von Schienenwegen	44
3 ZUGANGSBEDINGUNGEN	45
3.1 Einleitung	45
3.2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen	45
3.2.1 Bedingungen zur Anmeldung von Kapazität	45
3.2.1.1 Pflichten, die bis zum Abschluss eines ENV oder ENV-SE zu beachten sind	45
3.2.1.2 Regelwerke	46
3.2.2 Bedingungen für den Zugang zu den Schienenwegen	47
3.2.3 Genehmigungen	47
3.2.4 Sicherheitsbescheinigung	48
3.2.5 Haftpflichtversicherung	48
3.3 Vertragliche Bestimmungen	48
3.3.1 Rahmenverträge	48
3.3.2 Verträge mit EVU	48
3.3.2.1 Grundsatz Infrastrukturnutzungsvertrag	48
3.3.2.2 Einzelinfrastrukturnutzungsverträge mit EVU	49 48
3.3.3 Verträge mit anderen Zugangsberechtigten	49
3.3.4 Allgemeine Geschäftsbedingungen	49
3.3.4.1 Weitere Rechte und Pflichten der DB Netz AG	49
3.3.4.2 Rechte und Pflichten des ZB oder des einbezogenen EVU	49
3.3.4.3 Übertragung vertraglicher Rechte und Pflichten	50
3.3.4.4 Kündigung	50
3.3.4.5 Arbeitsschutz	51
3.3.4.6 Datenspeicherung/Datenverarbeitung	51
3.3.4.7 Haftung	51
3.3.4.8 Verantwortung und Haftung für Umweltschäden	52
3.4 Besondere Zugangsbedingungen	53
3.4.1 Anforderungen an Fahrzeuge	53
3.4.1.1 Zulassung	53
3.4.1.2 Nichterfüllung von Fahrzeuganforderungen	54
3.4.2 Anforderungen an das Personal	54
3.4.3 Außergewöhnliche Transporte	54
3.4.3.1 Machbarkeitsstudie aT	54
3.4.3.2 Befahrbarkeitsprüfung	55
3.4.4 Gefahrguttransporte	55
3.4.5 Probefahrten und andere Sonderfälle	55
3.4.5.1 Überführung	55
3.4.5.2 Erprobung	56 55
3.4.5.3 Kompatibilitätsnachweis Brücke	56
3.4.6 Grenzlasten für Züge	56
3.4.7 Umsetzung des Schienenlärmschutzgesetzes	56
3.4.7.1 Erklärung zur Einführung von geeigneten Prozessen im Vorfeld der Trassenanmeldungen für den Einsatz von Güterwagen	57
3.4.7.2 Trassenanmeldungen	57
3.4.7.3 Trassenkonstruktion bei der Zuweisung von Zügen mit lauten Güterwagen	57
3.4.7.4 Überprüfung der Wagenlisten im Anschluss an die Zugfahrt	58

3.4.7.5 Zusätzliche Überwachung durch das Eisenbahn-Bundesamt	59
4 ZUWEISUNG VON FAHRWEGKAPAZITÄT	60
4.1 Einleitung	60
4.2 Trassenanmeldungen	60
4.2.1 Netzfahrplan	61
4.2.1.1 Fehlende oder nicht plausible Angaben	61
4.2.1.2 Änderung von Anmeldungen	61
4.2.1.3 Fristen für die Netzfahrplanerstellung	62 62
4.2.1.4 Nicht fristgerechte Anmeldungen	62
4.2.1.5 Trassenkonstruktion (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)	62
4.2.1.6 Konstruktionsspielräume (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)	62
4.2.1.7 Koordinierung (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)	63
4.2.1.8 Streitbeilegungsverfahren (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)	63
4.2.1.9 Vorrangregeln (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)	64
4.2.1.10 Regelentgeltverfahren (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)	66
4.2.1.11 Höchstpreisverfahren (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)	66
4.2.1.12 Vorläufiger Netzfahrplanentwurf (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)	67 67
4.2.1.13 Endgültiger Netzfahrplanentwurf	67
4.2.1.14 Angebotsannahme	67
4.2.1.15 Trassenablehnungen	68 68
4.2.1.16 Besonderes Zuweisungsverfahren bei baubedingt eingeschränkter Schienenwegkapazität im Netzfahrplan	68 68
4.2.1.17 Spätere Netzfahrplananmeldung (Zweite Netzfahrplanbearbeitungsphase)	68
4.2.1.18 Prüfung der Vorhaltung von Restkapazitäten nach § 56 Abs. 3 ERegG	69
4.2.2 Gelegenheitsverkehr	69
4.2.2.1 Allgemeines	69
4.2.2.2 Fehlende oder nicht plausible Angaben	70 70
4.2.2.3 Änderungen von Anmeldungen	70
4.2.2.4 Fristen für die Bearbeitung von Trassenanmeldungen	70
4.2.2.5 Nicht fristgerechte Anmeldungen	71
4.2.2.6 Trassenkonstruktion	71
4.2.2.7 Trassenangebot durch die DB Netz AG	72
4.2.2.8 Angebotsabgabe vor Inkrafttreten eines Netzfahrplans	73 73
4.2.2.9 Zustandekommen des ENV	73 73
4.2.2.10 Trassenablehnungen	73
4.2.3 Zusammenarbeit der DB Netz AG bei der Bereitstellung von Schienenwegkapazität und der Zuweisung von netzübergreifenden Zugtrassen mit anderen Betreibern der Schienenwege (BdS)	73
4.2.3.1 Zusammenarbeit der DB Netz AG mit inländischen BdS	73
4.2.3.2 Zusammenarbeit der DB Netz AG mit ausländischen BdS	74 74
4.2.4 Grenzüberschreitende Trassenanmeldungen	74 74
4.2.4.1 Trassenkonstruktion auf den Grenzstrecken	74
4.2.5 Katalogtrassen auf Güterverkehrskorridoren	74
4.2.5.1 Trassenanmeldungen für PaPs	75 75
4.2.5.2 Trassenzuweisung von PaPs	76 76
4.2.5.3 Trassenanmeldungen für Kapazitätsreserven	76

4.2.5.4 Trassenzuweisung von Kapazitätsreserven	77 76
4.3 Kapazitätsbedarf für Instandhaltung und Erweiterung/Erneuerung der Infrastruktur	77 76
4.4 Rahmenverträge	77 76
4.4.1 Allgemeines	77
4.4.2 Änderung	78 77
4.4.2.1	78 77
4.4.2.2	78
4.4.3 Vertragsstrafe	78
4.4.4 Rahmenvertragsschutz für Marktsegment Punkt-zu-Punkt-Verkehr	78
4.5 Trassenzuweisung	79 78
4.5.1 Anmeldungen im Netzfahrplan	79 78
4.5.2 Spätere Netzfahrplananmeldungen	79 78
4.5.3 Anmeldungen im Gelegenheitsverkehr	79 78
4.5.4 Koordinierungsprozess	79 78
4.5.5 Streitbeilegungsverfahren	79
4.6 Überlastete Schienenwege	79
4.6.1 Vorgehensweise	79
4.6.2 Überlastungserklärungen und Nutzungsvorgaben	79
4.6.3 Detektion weiterer überlasteter Schienenwege	80 79
4.6.4 Nutzungsvorgaben und Rahmenverträge	80 79
4.6.5 Fahrlagenberatung	80 79
4.7 Außergewöhnliche Transporte, Gefahrguttransporte und Trassenanmeldungen mit Einzelgrenzlastberechnung	80
4.7.1 Trassenanmeldungen für außergewöhnliche Transporte	80
4.7.2 Trassenanmeldungen für Gefahrguttransporte	80
4.7.3 Trassenanmeldungen mit Einzelgrenzlastberechnung	80
4.7.3.1 Gesicherte Durchfahrten	81 80
4.8 Anzuwendende Regeln nach der Trassenzuweisung	81
4.8.1 Regeln für die Trassenänderung (durch den Zugangsberechtigten)	81
4.8.2 Regeln für Trassenänderung (durch das EIU)	81
4.8.3 Regeln für Nichtnutzung	81
4.8.4 Regeln für Stornierung	81
4.9 TTR (Redesign of the International Time Tabling Process) und TTR-Pilotprojekte	81
4.9.1 Ziele von TTR	81
4.9.2 TTR-Pilotprojekte	82 81
5 LEISTUNGEN UND ENTGELTE	83
5.1 Einleitung	83
5.2 Entgeltgrundsätze für Mindestzugangspaket	84
5.2.1 Grundsätze der Marktsegmentierung	85
5.2.2 Abgrenzung Verkehrsdienste	85
5.2.2.1 Schienengüterverkehrsdienst	85
5.2.2.2 Schienenpersonenverkehrsdienste	85
5.2.2.3 Zuordnung	86
5.2.3 Segmentierungskriterien	86

5.2.4 Grundsätze der Ermittlung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen	87
5.2.5 Grundsätze für den Vollkostenaufschlag nach Maßgabe der relativen Tragfähigkeit des betreffenden Marktsegmentes	87
5.2.6 Grundsätze der weiteren Entgeltkomponenten	87
5.2.6.1 Neuverkehrsnachlass	87
5.2.6.2 Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten	88
5.3 Mindestzugangspaket und Entgelte	89
5.3.1 Marktsegmente	91
5.3.2 Marktsegmente im Schienenpersonenfernverkehr	91
5.3.2.1 Metro Tag	91
5.3.2.2 Metro Tag Express	93
5.3.2.3 Basic	93
5.3.2.4 Basic Express	95
5.3.2.5 Nacht	95
5.3.2.6 Nacht Express	96
5.3.2.7 Charter/ Nostalgie	96
5.3.2.8 Punkt-zu-Punkt	97
5.3.2.9 Lok-/Leerfahrt	98
5.3.2.10 Lok-/Leerfahrt Express	98
5.3.2.11 Marktsegmente mit dem Zusatz „Express“	98
5.3.3 Marktsegmente im Schienenpersonennahverkehr	99
5.3.3.1 Schienenpersonennahverkehr Lastfahrt	99
5.3.3.2 Lok-/Leerfahrt	99
5.3.4 Marktsegmente im Schienengüterverkehr	99
5.3.4.1 Sehr schwer	100
5.3.4.2 Gefahrgut	100
5.3.4.3 Güternahverkehr	101
5.3.4.4 Lokfahrt	103
5.3.4.5 Standard	103
5.3.4.6 Marktsegmente mit dem Zusatz „Express“	103
5.3.4.7 Marktsegmente mit dem Zusatz „Schnell“	104
5.3.4.8 Marktsegmente mit dem Zusatz „Z-Flex“	104
5.3.4.9 Marktsegmente mit dem Zusatz „R-Flex“	104
5.3.5 Zuordnung widersprüchlicher Anmeldungen zu Verkehrsarten und Marktsegmenten	105
5.3.6 Unmittelbare Kosten des Zugbetriebs	105
5.3.7 Vollkostenaufschlag gemäß der relativen Tragfähigkeit des betreffenden Marktsegments	105
5.4 Zusatzleistungen und Entgelte	105
5.4.1 Abstellen auf Schienenwegen außerhalb zugewiesener Trassen (Abgrenzung mit ENV)	105
5.4.2 Machbarkeitsstudie aT	106
5.4.3 Befahrbarkeitsprüfung übergroßer Fahrzeuge	106
5.4.4 Kompatibilitätsnachweis Brücke	106
5.4.5 Zusatzausstattung an Schienenwegen	107
5.4.6 Fahrstromversorgung	109

5.4.7 Entgelt für die Offenlegung von Rahmenverträgen	109
5.4.8 Betrieblicher Begleiter aT	109
5.5 Nebenleistungen und Entgelte	110
5.5.1 Anbindung EVU-Leitstellen (GSM-R)	110
5.5.2 Befahrbarkeitsstudie	110
5.5.3 Betriebsprogrammstudie	111
5.5.4 Dispositionsarbeitsplätze in Betriebszentralen	111
5.5.5 Fahrplanstudie	112
5.5.6 Fahrzeitberechnung	112
5.5.7 Gedruckte Buchfahrpläne und La-Hefte	113
5.5.8 Grüne Funktion der Zuglaufregelung	113
5.5.9 Key Management Center (KMC)	114
5.5.10 Leitsystem zur Netzdisposition Kunde	114
5.5.11 Live Maps	115
5.5.12 Lizenz zur Datenabnahme	115
5.5.13 Statistiken	115
5.5.14 Trassengrafik	116
5.5.15 Lizenz zur Abnahme von Bildmaterial (Güterfahrzeuge)	116
5.6 Maluszahlungen und Anreize	117
5.6.1 Maluszahlungen für Trassenänderung (durch den Zugangsberechtigten)	117
5.6.2 Maluszahlungen für Trassenänderungen (durch das EIU)	118
5.6.2.1 Kompensation von Trassenmehrkosten wegen baubedingter Umleitung im SGV im Netzfahrplan	118
5.6.2.2 Entgeltregelung bei Umleitung aufgrund von Baumaßnahmen nach Zustandekommen des ENV	118
5.6.3 Maluszahlungen für Nichtnutzung	119
5.6.3.1 Entgelt für Angebotserstellung	119
5.6.3.2 20-Stunden Regelung	119
5.6.4 Maluszahlungen für Stornierung	119
5.6.4.1 Mindeststornierungsentgelt	120
5.6.4.2 Erhöhtes Stornierungsentgelt	121
5.6.4.3 bleibt frei	123
5.6.5 Anreize und Ermäßigungen	123
5.6.5.1 Entgeltminderung bei nicht vertragsgemäßigem Zustand	123
5.6.6 Entgeltregelungen bei Schienenersatzverkehr	126
5.6.7 Entgeltregelungen bei Busnotverkehr im Personenverkehr	126
5.7 Anreizsystem	126
5.7.1 Grundlagen und Ziele	126
5.7.2 Pünktlichkeitserfassung	126
5.7.2.1 Datenerhebung	126
5.7.2.2 Berücksichtigte Daten	126
5.7.3 Entgeltmodell	128
5.7.4 Administration und Korrekturverfahren	131
5.7.4.1 Korrekturverfahren	131
5.7.4.2 Abrechnung	131
5.7.4.3 Revision Anreizsystem	132

5.8 Entgeltänderung	132
5.8.1 Zuschlag für überlastete Schienenwege	132
5.8.2 Entwicklung Abschlagszahlung	132
5.8.3 Aktualisierung der Liste der Metropolbahnhöfe	132
5.8.4 Entwicklung der Entgelte	132
5.9 Zahlungsbedingungen	132
5.9.1 Zahlung der Infrastrukturnutzungsentgelte	132
5.9.2 Sicherheitsleistung	133
5.9.3 Verzugszinsen und Mahnpauschale	134
5.9.4 Abschlagszahlungen	134
5.9.5 Aufrechnung, Zurückbehaltungsrechte	134
5.10 Förderung des Bundes für die SGV-Trassennutzung	134
5.10.1 Antragstellung und Zustimmung zum Verfahren	135
5.10.2 Auftrag zur Verrechnung mit den Trassenentgelten	135
5.10.3 Hauptpflichten des SGV Zugangsberechtigten	136
5.10.4 Informations- und Hinweispflichten	136
5.10.5 Mitwirkungs- und Aufbewahrungspflichten	137
5.10.6 Rückforderung	138
5.10.7 Haftung	138
5.10.8 Zeitraum	138
6 BETRIEBLICHE DURCHFÜHRUNG	139
6.1 Einleitung	139
6.2 Gesetzliche Regelungen zur Betriebsdurchführung	139
6.3 Betriebliche Maßnahmen	139
6.3.1 Grundsätze	139
6.3.2 Betriebliche Regelungen	139
6.3.2.1 Betriebliche Ansprechpartner	139
6.3.2.2 Informationen der DB Netz AG an den ZB oder das einbezogene EVU	139
6.3.2.3 Informationen des ZB oder des einbezogenen EVU an die DB Netz AG	140
6.3.2.4 Weitere Rechte und Pflichten	141
6.3.3 Störungen in der Betriebsabwicklung	141
6.3.3.1 Maßnahmen bei Störungen in der Betriebsabwicklung	142
6.3.3.2 Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen	142
6.3.3.3 Räumung benutzter Schienenwege oder Serviceeinrichtungen	143
6.3.3.4 Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan	144
6.4 Betriebliche Informations- und -überwachungssysteme	145
6.4.1 Informationssysteme für Trassen	145
6.4.2 Informations- und Kommunikationssystem für Anlagenstörungen (IKAs) in Serviceeinrichtungen	145
7 SERVICEEINRICHTUNGEN	146
7.1 Einleitung	146
7.2 Überblick über die Serviceeinrichtungen	146
7.3 Serviceeinrichtungen der DB Netz AG	146
7.3.1 Gemeinsame Bestimmungen	146

7.3.1.1 Allgemeine Informationen	146
7.3.1.2 Leistungen	147
7.3.1.3 Beschreibung der Serviceeinrichtung	154
7.3.1.4 Entgelte	155
7.3.1.5 Zugangsbedingungen	161
7.3.1.6 Kapazitätszuweisung	164
7.3.2 Personenbahnhöfe	170
7.3.3 Terminals und Laderampen für den Güterverkehr	170
7.3.4 Rangierbahnhöfe und Zugbildungseinrichtungen einschließlich Rangiereinrichtungen	171
7.3.5 Abstellgleise	171
7.3.6 Wartungseinrichtungen	171
7.3.7 Andere technische Einrichtungen einschließlich Reinigungs- und Wascheinrichtungen	171
7.3.8 See- und Binnenhäfen	171
7.3.9 Hilfseinrichtungen	171
7.3.10 Tankanlagen	171

Verzeichnis der Anlagen

Anlage 1.0	Abkürzungsverzeichnis
Anlage 2.3.12	AGB-GSM-R-DL
Anlage 2.3.13	Nutzungsbedingungen ETCS
Anlage 3.2.1.1	Muster Grundsatz-INV für die Netzfahrplanperiode 2022
Anlage 3.2.1.2.2	Netzzugangsrelevantes Regelwerk – Zusammenstellung
Anlage 3.2.1.2.3	Betrieblich-technisches Regelwerk – Zusammenstellung
Anlage 3.4.3.1	Nutzungsbedingungen NeCo
Anlage 4.2.1	Nutzungsbedingungen TPN
Anlage 4.2.2	Nutzungsbedingungen Click&Ride
Anlage 4.2.3.1	Zusammenarbeit der DB Netz AG mit inländischen BdS
Anlage 4.2.5	Vorrangregeln für PaPs
Anlage 4.4	Formular Anmeldung von Schienenwegkapazität zum Rahmenvertrag
Anlage 4.6.2	Übersicht der überlasteten Schienenwege und dafür geltenden Nutzungsbedingungen
Anlage 4.9.2a	Details zu den Verfahren TTR-Pilot Atlantic
Anlage 4.9.2b	Details zu den Verfahren TTR-Pilot Basel-Mannheim-Aachen
Anlage 5.1a	Liste der aufkommensstarken Grenzstellen
Anlage 5.1b	Liste der Metropolbahnhöfe und deren Betriebsstellen
Anlage 5.2	Beschreibung der Herleitung der Marktsegmentierung, der Herleitung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen und der Herleitung der Vollkostenaufschläge
Anlage 5.3	Liste der Entgelte
Anlage 5.4.2	Umrisslinien zur Preisbildung Machbarkeitsstudie aT
Anlage 5.7.2.1	Richtlinienmodul 420.9001 „Kodierung der Zusatzverspätungen“
Anlage 5.7.2.2	Richtlinienmodul 048.2002 „Richtlinie zur Sicherstellung der Weisungsfreiheit im Umkodierungsprozess des Anreizsystems gem. § 39 Abs. 2 ERegG“
Anlage 5.10	Richtlinie zur Förderung des Schienengüterverkehrs über eine anteilige Finanzierung der genehmigten Trassenentgelte (af-TP)
Anlage 5.10.1	Beauftragung
Anlage 7.3.1.6.1a	Muster Einzelmeldung
Anlage 7.3.1.6.1b	Muster Sammelanmeldung
Anlage 7.3.1.6.1c	Anlagenportal Netz (APN)
Anlage 7.3.1.6.1.5	Liste SE, Angebot NV nur für eine Netzfahrplanperiode

1 ALLGEMEINE INFORMATIONEN

1.0 Abkürzungsverzeichnis

Ein Verzeichnis der Abkürzungen, die in diesen NBN verwendet werden, ergibt sich aus dem Abkürzungsverzeichnis, Anlage 1.0.

1.1 Einleitung

Die DB Netz AG ist als EIU für die Vorhaltung, Weiterentwicklung und den Betrieb des Großteils des deutschen Schienennetzes verantwortlich. Als eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG ist es zentrale Aufgabe der DB Netz AG, mit einem substanziell hochwertigen, auf die Bedürfnisse der EVU zugeschnittenen Streckennetz die Grundlage für einen sicheren, zuverlässigen Bahnbetrieb zu schaffen. Sie erstellt in dieser Eigenschaft (als BdS i. S. d. § 2 Abs. 7 AEG) insbesondere auch Fahrpläne und vermarktet Zugtrassen i. S. d. § 1 Abs. 20 ERegG und damit verbundene Leistungen, betreibt und erbringt Leistungen in Serviceeinrichtungen als BdSE i. S. d. § 2 Abs. 11 AEG an Kunden aus dem In- und Ausland.

1.2 Zweck der Nutzungsbedingungen

Die NBN enthalten Regeln, Fristen, Verfahren, Entgeltgrundsätze und Allgemeine Geschäftsbedingungen für Zugang und Nutzung des Schienennetzes und der Serviceeinrichtungen der DB Netz AG.

Die NBN sind

- a) Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß §§ 1 Abs.18, 19 Abs. 1 bis 3 i. V. m. Anlage 3 ERegG bzw.
- b) Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen gemäß §§ 1 Abs. 19, 19 Abs. 4 i. V. m. Anlage 3 ERegG und enthalten die gem. Art. 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen v. 22.11.2017 geforderten Informationen.

Soweit sich aus den Regelungen der NBN nicht konkret ergibt, dass ihre Geltung auf die Schienenwegebenutzung oder die Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen beschränkt ist, gelten die Regelungen für beide Bereiche.

Auf dieser Grundlage werden für die Schienenwegebenutzung ENV und für die Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen ENV-SE geschlossen.

1.3 Rechtliche Aspekte

1.3.1 Rechtsrahmen

Den NBN liegen insbesondere folgende Gesetze und Verordnungen zugrunde:

- Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG),
- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG),
- Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz, SchlärmschG),
- Verordnung (EU) 913/2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr,
- Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen,
- Durchführungsverordnung (EU) 2015/429 zur Festlegung der Modalitäten für die Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen,
- Durchführungsverordnung (EU) 2015/10 über Kriterien für Antragsteller hinsichtlich der Zuweisung von Eisenbahn-Fahwegkapazität,

- Delegierter Beschluss (EU) 2017/2075 der Kommission zur Ersetzung des Anhangs VII der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums,
- Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177/ über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen,
- Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO),
- Eisenbahnsignalordnung (ESO),
- Eisenbahnsicherheitsverordnung (ESiV),
- Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem (EiGV),
- Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV)
- Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) und
- Bundespolizeigesetz (BPolG).

Weitere Informationen werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.gesetze-im-internet.de

1.3.2 Rechtsgrundlagen und Haftung

1.3.2.1 Geltungsbereich

Die NBN regeln Rechte und Pflichten im Verhältnis zwischen:

- den ZB i. S. d. § 1 Abs. 12 ERegG, den Haltern von Eisenbahnfahrzeugen i. S. d. § 31 AEG einschließlich etwaiger, nach § 51 Abs. 1 Satz 3 ERegG einbezogener EVU
- und der DB Netz AG

hinsichtlich des Zugangs zu den von der DB Netz AG im Geltungsbereich des ERegG betriebenen Schienenwegen sowie zu den Serviceeinrichtungen und deren Benutzung einschließlich der hierfür geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. Als Schienenwege im Sinne von Satz 1 gelten auch die SGV-Korridore im Geltungsbereich des ERegG (vgl. Ziffer 1.7.1). Die Bestimmungen dieser NBN in Bezug auf den ZB gelten sinngemäß für Drittunternehmen, die gem. § 22 ERegG in die Rechte und Pflichten aus dem ENV bzw. dem ENV-SE eintreten.

1.3.2.1.1. DB RegioNetz Infrastruktur

Die NBN gelten auch für die von RNI als Tochtergesellschaft der DB Netz AG betriebenen Schienenwege und Serviceeinrichtungen (mit Ausnahme der Personenbahnhöfe, siehe hierfür <https://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/infrastruktur/bahnhof/geschaeftsbedingungen-1192938>). Soweit nicht im Folgenden aufgeführt, werden Einzelheiten zur Infrastruktur und Ansprechpartner im Bereich der RNI im Internet zur Verfügung gestellt:

www.suedostbayernbahn.de

www.erzgebirgsbahn.de

www.oberweissbacher-bergbahn.com

www.kurhessenbahn.de

www.westfrankenbahn.de

1.3.2.1.2. Deutsche Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet

Die DB Netz AG betreibt auf Grundlage der Staatsverträge zwischen dem Großherzogtum Baden und der Schweizerischen Eidgenossenschaft von 1852 ff. Schienenwege und Serviceeinrichtungen auf Schweizer Gebiet unter Wahrung der Schweizer Hoheitsrechte. Die NBN gelten insoweit nicht für die deutschen Schienenwege und Serviceeinrichtungen auf Schweizer Gebiet. Die räumliche Lage dieser Strecken sowie Serviceeinrichtungen und die für

den Zugang bzw. Nutzung maßgeblichen Rechtsgrundlagen werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/schweiz

1.3.2.2 Geltung von AGB der ZB

Allgemeine Geschäftsbedingungen des ZB oder des einbezogenen EVU gelten nicht, es sei denn, die DB Netz AG hat in deren Geltung ausdrücklich schriftlich eingewilligt.

1.3.2.3 Formerfordernisse

Wenn und soweit nach dem Gesetz, dem ENV, dem ENV-SE oder den NBN die Schriftform gefordert ist, reicht die elektronische Form nicht zur Wahrung des Schriftformerfordernisses aus, es sei denn, dies ist nach den NBN ausdrücklich vorgesehen.

1.3.2.4 Haftung

Trotz größter Sorgfalt sind aufgrund der gesetzlich vorgegebenen Veröffentlichungsfristen und der Vielzahl laufender Veränderungen, insbesondere im Bereich von Informationen und Angaben zu Infrastrukturdaten, Abweichungen zwischen den Inhalten der NBN zum Veröffentlichungszeitpunkt und dem jeweiligen tatsächlichen Zustand nicht auszuschließen. Die DB Netz AG ist daher für alle Hinweise auf fehlerhafte oder abweichende Angaben dankbar.

Die NBN enthalten Links zu externen Webseiten Dritter, auf deren Inhalte die DB Netz AG keinen Einfluss hat. Für die Inhalte auf diesen Seiten kann die DB Netz AG keine Gewähr übernehmen. Die Anbieter oder Betreiber der verlinkten Seiten sind für den Inhalt verantwortlich. Die verlinkten Seiten wurden zum Zeitpunkt der Veröffentlichung auf mögliche Rechtsverstöße überprüft. Rechtswidrige Inhalte waren zum Zeitpunkt der Veröffentlichung nicht ersichtlich. Eine dauerhafte inhaltliche Kontrolle der verlinkten Seiten ist ohne konkrete Anhaltspunkte einer Rechtsverletzung nicht zumutbar. Sollte die DB Netz AG von Rechtsverstößen Kenntnis erhalten, wird sie die entsprechenden Links löschen.

1.3.3 Beschwerdemöglichkeiten und -verfahren

Für Beschwerden im Zusammenhang mit den NBN sind die in Ziffer 1.6.1 genannten Ansprechpartner des Vertriebs zuständig. Daneben besteht die Möglichkeit zur Stellung eines Antrags auf Durchführung eines Verfahrens nach § 66 ERegG bei der BNetzA.

1.4 Aufbau der NBN

Der Aufbau dieser NBN entspricht grundsätzlich neben den gesetzlichen Vorgaben dem von RNE (vgl. Ziffer 1.7.2) empfohlenen Mustersaufbau. Der Mustersaufbau und Änderungen hierzu werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.rne.eu/network-statement

Die jeweiligen Themen befinden sich damit grundsätzlich an gleicher Stelle in den NBN der europäischen Nachbar-EIU der DB Netz AG.

1.5 Geltungsdauer, Änderung und Veröffentlichung

1.5.1 Geltungsdauer

Diese NBN dienen als Grundlage für das Zuweisungsverfahren, den Vertragsschluss und Änderungen für die Trassen und Kapazitäten in Serviceeinrichtungen der Netzfahrplanperiode 2021/2022 (12.12.2021 - 10.12.2022). Für die Trassenkonstruktion für Trassen und Zuweisung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen der Netzfahrplanperiode 2021/2022 sind ausschließlich diese NBN anzuwenden. Sie treten am 12.12.2021 in Kraft und sind unbefristet gültig. Die SNB 2021 und die NBS 2021 treten zum selben Zeitpunkt außer Kraft, soweit sie durch die vorliegende Fassung der NBN geändert wurden.

1.5.2 Änderungen

Beabsichtigte Neufassungen oder Änderungen der NBN richten sich entsprechend ihrem jeweiligen Inhalt nach den Regelungen des § 19 ERegG.

1.5.3 Veröffentlichung

Die NBN, beabsichtigte Neufassungen oder Änderungen gem. § 19 ERegG und Art. 5 Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 und etwaige Änderungen aufgrund behördlicher und gerichtlicher Entscheidungen werden kostenfrei im Internet in deutscher und englischer Fassung zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/nbn

Bei Widersprüchen zwischen der deutschen und der englischen Fassung dieser NBN gilt ausschließlich die deutsche Fassung.

1.6 Ansprechpartner

1.6.1 Ansprechpartner der DB Netz AG

Eine individuelle Kundenbetreuung wird durch die Zentrale in Frankfurt am Main und die sieben Regionalbereiche der DB Netz AG gewährleistet.

Ansprechpartner	Themenbereich
Regionaler Vertrieb	Kundenberatung/Betreuung hinsichtlich Fahrplangestaltung, Vorbereitung von Neuverkehren, Netzzugang in verkehrlicher und infrastruktureller Hinsicht, Zugang und Nutzung von Serviceeinrichtungen, Abwicklung von ENV und ENV-SE, Abrechnung von Nutzungsentgelten
Abteilungen des Bereichs Fahrplan	Konstruktion Netzfahrplan/Gelegenheitsverkehr, spezielle Trassierungsfragen, außergewöhnliche Sendungen, Baufahrplan, Trassenanmeldungen zum Gelegenheitsverkehr
Kundencenter Netzfahrplan	Trassenanmeldung zum Netzfahrplan, Annahme der Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan, Netzfahrplanentwürfe, Stellungnahme zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf, Trassenangebote zum Netzfahrplan, Betreuung bestehender Rahmenverträge

Details zu den Ansprechpartnern der DB Netz AG werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/kontakte

Der jeweils örtlich zuständige Regionalbereich für die jeweilige Serviceeinrichtung wird im Anlagenportal-Netz im Internet benannt:

www.dbnetze.com/apn

1.6.2 Ansprechpartner internationale EIU

Informationen zu den NBN und zur Eisenbahninfrastruktur der europäischen Nachbar-EIU und deren Ansprechpartner im OSS werden im Internet zur Verfügung gestellt:

Land	EIU	Kontakt
Dänemark	Banedanmark (Rail Net Denmark)	www.bane.dk

Land	EIU	Kontakt
Polen	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	www.plk-sa.pl
Tschechische Republik	SŽDC, Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	www.provoz.szdc.cz
Österreich	ÖBB Infrastruktur AG	www.oebb.at
Schweiz	Swiss Train Paths Ltd SBB Infrastructure	www.train-paths.ch
Frankreich	SNCF Réseau	www.sncf-reseau.fr
Luxemburg	ACF Administration des Chemins de Fer	www.railinfra.lu
Belgien	Infrabel, SA Under public law	www.infrabel.be
Niederlande	ProRail B.V.	www.prorail.nl

Weitere Informationen finden sich unter den folgenden Links von RNE:

www.rne.eu/organisation/oss-c-oss

www.rne.eu/organisation/network-statements

1.6.3 Weitere Ansprechpartner

Weitere Ansprechpartner und deren Kontaktdaten sind in der nachstehenden Tabelle aufgeführt:

Name	Kontakt
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)	www.vdv.de
Eisenbahn-Bundesamt (EBA)	www.eisenbahnbundesamt.de
Bundesnetzagentur (BNetzA)	www.bundesnetzagentur.de
Genehmigungsbehörden der Bundesländer	https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Eisenbahnunternehmen/Genehmigungsverfahren_EVU/genehmigungsverfahren_evu_node.html

1.7 Europäische Zusammenarbeit der DB Netz AG mit anderen Eisenbahninfrastrukturbetreibern und Zuweisungsstellen

1.7.1 Schienengüterverkehrskorridore

Die Schienenwege der DB Netz AG sind teilweise Bestandteil der aufgrund der EU-Verordnung 913/2010 (ergänzt durch Anhang II der EU-Verordnung 1316/2013 sowie Durchführungsbeschluss (EU) 2015/1111) zu bildenden Schienengüterverkehrskorridore (SGV-Korridore):

■ Korridor Rhein-Alpen:

Zeebrugge-Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen/Rotterdam-Duisburg-[Basel]-Mailand-Genua

Einzelheiten zum Korridor werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.corridor-rhine-alpine.eu

■ Korridor Skandinavien-Mittelmeer:

Stockholm/[Oslo]/Trelleborg-Malmö-Kopenhagen-Hamburg-Innsbruck-Verona-La Spezia/Livorno/Ancona/Taranto/Augusta/Palermo

Einzelheiten zum Korridor werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.scanmedfreight.eu

■ Korridor Atlantik:

Sines-Lissabon/Leixões

Madrid-Medina del Campo/Bilbao/San Sebastian-Irun-Bordeaux-Paris/Le Havre/Metz-Strasbourg/Mannheim

Sines-Elvas/Algeciras

Einzelheiten zum Korridor werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.atlantic-corridor.eu

■ Korridor Orient/Östliches Mittelmeer

Bremerhaven /Wilhelmshaven /Rostock /Hamburg -Praha-Wien/Bratislava-Budapest – Vidin-Sofia-Burgas /Svilengrad (Grenze Bulgarien-Türkei) /Promachonas-Thessaloniki-Athína-Patras-Bucuresti-Constanta

Einzelheiten zum Korridor werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.rfc7.eu

■ Korridor Nordsee-Ostsee:

Wilhelmshaven/Bremerhaven/Hamburg/Amsterdam/Rotterdam/Antwerpen-Aachen/Berlin-Warschau-Terespol (Grenze Polen-Belarus) /Kaunas/Falkenberg-Prag/Warschau-Katowice

Einzelheiten zum Korridor werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.rfc-northsea-baltic.eu

■ Korridor Rhein-Donau:

Strasbourg-Mannheim-Frankfurt-Nürnberg-Wels/ Straßbourg-Stuttgart-München-Salzburg-Wels-Wien-Bratislava-Budapest-Arad-Brasov/Craiova-Bucuresti-Constanta Čierna und Tisou-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha-München/Nürnberg

Einzelheiten zum Korridor werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.rfc-rhine-danube.eu

Eine Auswahl von Serviceeinrichtungen der DB Netz AG an den vorstehenden SGV-Korridoren ist jeweils in der Terminliste im Buch 3 des jeweiligen „Corridor Information Document (CID)“ benannt. Die darin aufgeführten Serviceeinrichtungen können unter anderem als Ein- bzw. Ausbruchsstellen („connecting points“) für Zubringertrassen zu Häfen und Terminals genutzt werden.

1.7.1.1 Corridor One Stop Shop

Vom One Stop Shop (OSS) nach Ziffer 1.7.2.1 zu unterscheiden ist der sogenannte Corridor OSS. Auf den SGV-Korridoren werden von den am jeweiligen SGV-Korridor beteiligten BdS zusätzliche Corridor OSS eingerichtet, die gemäß Artikel 13 und 14 der EU-VO 913/2010 exklusiv

für den Vertrieb spezieller grenzüberschreitender Zugtrassen für Güterverkehre auf dem betreffenden SGV-Korridor zuständig sind:

- im Voraus vereinbarte grenzüberschreitende Zugtrassen im Netzfahrplan („Prearranged paths“ (PaPs))
- Kapazitätsreserven für ad-hoc Anträge für internationale Güterzüge („Reserve capacity“)

Die besonderen Bestimmungen für Trassenanmeldungen beim Corridor OSS sind unter Ziffer 4.2.5 beschrieben.

Soweit es um die Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen im Anschluss an im Voraus vereinbarte grenzüberschreitende Zugtrassen im Netzfahrplan, sogenannte „prearranged paths (PaPs)“ geht, erfolgt die Vermarktung durch die in Ziffer 1.6.1 benannten Ansprechpartner.

1.7.1.2 Corridor OSS für SGV-Korridore

Von den Verwaltungsräten der Güterverkehrskorridore, die gemäß Anhang II der EU-Verordnung 1316/2013 "Connecting Europe (CEF)" Schienenwege der DB Netz AG beinhalten, wurden die hier aufgeführten Corridor OSS eingerichtet und von den am Korridor beteiligten EIU jeweils zur Entscheidung über die Zuweisung von PaPs und Kapazitätsreserven sowie die Abgabe der hieraus resultierenden internationalen Trassenangebote auf den betreffenden Güterverkehrskorridoren bevollmächtigt. Der Vertragsschluss erfolgt dann zwischen den Beteiligten EVU und EIU.

Die Kontaktadressen der Corridor OSS lauten:

Für den Korridor Rhein-Alpen:

Corridor OSS Rhine-Alpine
DB Netz AG; Mainzer Landstraße 201-203, D-60326 Frankfurt am Main

Telefon: +49 69 265-26771
E-Mail: oss@corridor-rhine-alpine.eu

Für den Korridor Skandinavien-Mittelmeer:

Corridor OSS ScanMed
DB Netz AG, Mainzer Landstraße 201-203, D-60326 Frankfurt am Main

Telefon: +49 69 265-27773
E-Mail: cooss@scanmedfreight.eu

Für den Korridor Atlantik:

Corridor OSS Atlantic
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)
Dirección de Planificación y Gestión de Red
C/. Hiedra, s/nº, Estación de Chamartín, Edificio 23, 28036 MADRID, Spain

Telefon: +34 917 744 774
E-Mail: oss@atlantic-corridor.eu

Für den Korridor Orient/Östliches Mittelmeer:

Corridor OSS Orien/East - Med
VPE Rail Capacity Allocation Office Ltd.
H-1054 Budapest, 48 Bajcsy-Zsilinszky út

Telefon: +36 1 301 9931
E-mail: cooss@rfc7.com

Für den Korridor Nordsee-Ostsee:

Corridor OSS North Sea-Baltic
DB Netz AG; Mainzer Landstraße 201-203, D-60326 Frankfurt a. Main

Telefon: +49 69 265-26778

E-Mail: cooss@rfc8.eu

Für den Korridor Rhein-Donau:

Corridor OSS Rhine Danube
DB Netz AG; Mainzer Landstraße 201-203, D-60326 Frankfurt a. Main

Telefon: +49 69 265-26779

E-Mail: svenja.rosskopf@deutschebahn.com

1.7.1.3 Informationen zu den Nutzungsbedingungen der SGV-Korridore

Aufgrund der Verpflichtung aus Art. 18 der EU-VO 913/2010 haben die SGV-Korridore Informationen zu korridorspezifischen Nutzungsbedingungen erstellt und veröffentlicht. Das jeweilige „Corridor Information Document“ (CID) steht in englischer Sprache im Internet zur Verfügung:

- Für den Korridor Rhein-Alpen:
www.corridor-rhine-alpine.eu
- Für den Korridor Skandinavien-Mittelmeer:
www.scanmedfreight.eu
- Für den Korridor Atlantik:
www.atlantic-corridor.eu
- Für den Korridor Orient/Östliches Mittelmeer:
www.rfc7.eu
- Für den Korridor Nordsee-Ostsee:
www.rfc-northsea-baltic.eu
- Für den Korridor Rhein-Donau:
www.rfc-rhine-danube.eu

Soweit das CID Ausschnitte dieser NBN enthält oder anderweitig auf diese NBN verweist, gehen die Bestimmungen in diesen NBN den jeweiligen Ausschnitten oder Verweisen vor.

Das CID ist nicht Bestandteil dieser NBN.

1.7.2 RailNetEurope

Um den internationalen Verkehr auf dem europäischen Schienennetz zu fördern und zu erleichtern, haben sich die europäischen EIU in RNE, einer Vereinigung von EIU in Europa mit Sitz in Wien, zusammengeschlossen.

Informationen zur RNE werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.rne.eu/organisation

1.7.2.1 One Stop Shop

Die DB Netz AG ist Mitglied in RNE. Die in RNE organisierten EIU haben jeweils einen OSS eingerichtet. Diese OSS sind als Netzwerk verbunden und informieren aus einer Hand über den europäischen grenzüberschreitenden Verkehr. Der ZB erhält Informationen über den Netzzugang auf Schienennetzen und zu Serviceeinrichtungen. Der jeweilige OSS nimmt

grenzüberschreitende Trassenanmeldungen entgegen, für die DB Netz AG gilt insoweit Ziffer 4.2.4.

Weitere Informationen zu grenzüberschreitenden Trassenanmeldungen werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/oss

www.rne.eu/organisation/oss-c-oss

Zusätzliche Informationen für grenzüberschreitende Verkehre werden im „Leitfaden der DB Netz AG für grenzüberschreitende Verkehre“ im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/internationaleverkehre

Dieser Leitfaden ist nicht Bestandteil der NBN.

Für die Corridor OSS der SGV-Korridore vgl. Ziffer 1.7.1.1.

1.7.2.2 Andere RNE-Leistungen

RNE stellt den ZB weiterhin verschiedene Leistungen zur Verfügung, um die Planung internationaler Zugtrassen zu erleichtern:

■ PCS:

PCS ist eine Internetanwendung, die von ZB genutzt werden kann, um internationale Trassenanmeldungen durchzuführen. Diese Anwendung vereinfacht die Schnittstellen und die Koordinierung für die Planung grenzüberschreitender Zugtrassen und beinhaltet das Verfahren zur Vorbereitung des kommenden Netzfahrplans.

Einzelheiten zu PCS werden durch die RNE im Internet zur Verfügung gestellt:

<http://pcs.rne.eu>

■ CIS:

Mit der Internetanwendung CIS kann das Nutzungsentgelt für internationale Zugtrassen ermittelt werden. CIS ermöglicht eine Kostenabschätzung für die Nutzung der internationalen Zugtrassen auf Grundlage der veröffentlichten Entgelte der beteiligten EIU.

Einzelheiten zu CIS werden durch die RNE im Internet zur Verfügung gestellt:

<http://cis.rne.eu>

■ TIS:

TIS ermöglicht, Zugbewegungen internationaler Reise- oder Güterzüge in Echtzeit zu verfolgen.

Einzelheiten zu TIS werden durch die RNE im Internet zur Verfügung gestellt (zusätzlich siehe Ziffer 6.4.1):

<http://tis.rne.eu>

■ CIP:

Mit Hilfe einer graphischen Benutzeroberfläche, stellt CIP ausführliche Informationen über den Streckenverlauf, die Terminals, Infrastrukturinvestitionen, Instandhaltungsmaßnahmen, sowie Streckeneigenschaften der beteiligten Schienengüterverkehrskorridore zur Verfügung.

<http://info-cip.rne.eu/>

2 INFRASTRUKTUR DES SCHIENENNETZES

2.1 Einleitung

Das Kapitel 2 der NBN enthält die Beschreibung der Infrastruktur der DB Netz AG für die Benutzung der Schienenwege im Rahmen eines ENV.

Die Beschreibung der Infrastruktur für die Nutzung der Kapazitäten in Serviceeinrichtungen ist in Kapitel 7 enthalten.

2.2 Umfang des Schienennetzes

2.2.1 Grenzen

Das Schienennetz der DB Netz AG i. S. d. NBN ist territorial auf das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland beschränkt (vgl. Ziffer 1.3.2).

2.2.2 Angeschlossene Schienennetze

Das Schienennetz der DB Netz AG ist an die Schienennetze der europäischen Nachbar-EIU, der EIU innerhalb Deutschlands, von Hafenbahnen sowie Gleisanschließern angebunden.

Weiterführende Informationen über Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecken, die Durchführung internationaler Verkehre sowie Kontaktdaten zu den Nachbar-EIU enthalten das betrieblich-technischen Regelwerk (vgl. Ziffer 3.2.1.2.3) sowie die Ziffern 1.6.2 und 1.7.1.1.

2.3 Netzbeschreibung

Das Schienennetz der DB Netz AG wird nach definierten Infrastrukturmerkmalen kartographisch dargestellt. Im ISR gibt die DB Netz AG detaillierte Informationen über die in den Ziffern 2.3.1 bis 2.3.21 genannten Kenndaten von Strecken bekannt. Mit dem ISR wird gemäß dem Kommissionsbeschluss 2014/880/EU über die Kenndaten der betroffenen Strecken für alle Teilsysteme mit ortsfesten Anlagen informiert.

Auf das ISR kann im Internet zugegriffen werden:

www.dbnetze.com/isr

Auf die interaktive Karte des ISR kann im Internet zugegriffen werden:

www.dbnetze.com/isr-viewer

Weiterführende Informationen zum ISR werden in den „Grundsätzen zum ISR“ im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/isr-grundsaeetze

Die „Grundsätze zum ISR“ sind nicht Bestandteil der NBN.

Die technischen Voraussetzungen für die Nutzung des ISR werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/isr-viewer

Weiterführende Informationen sind bei den Regionalbereichen erhältlich:

www.dbnetze.com/kontakte

2.3.1 Gleisanzahl

Eine Darstellung der eingleisigen und zweigleisigen Strecken ist im ISR als Thema „Gleisanzahl“ hinterlegt.

2.3.2 Spurweite

Die Regelspurweite auf den Schienenwegen der DB Netz AG beträgt 1435 mm.

2.3.3 Betriebsstellen

Betriebsstellen sind in der interaktiven Karte des ISR dargestellt.

Die Darstellung von Gleisnummern, maximal nutzbarer Bahnsteiglänge sowie Bahnsteighöhe erfolgt in der Detailansicht zu den Betriebsstellen.

Streckenummer, Richtungskennzeichen und Kilometerangaben sind als Sachdaten in der interaktiven Karte des ISR beim jeweiligen Streckenabschnitt hinterlegt.

2.3.4 Lichtraum- und Ladungsprofile

Die Lichtraumprofile sind im ISR als Thema „Lichtraumprofil“ und die Ladungsprofile als Thema „KV-Kodifizierung“ hinterlegt.

2.3.5 Streckenklasse

Die Strecken der DB Netz AG werden in die Streckenklassen A - D4 nach DIN EN 15528 eingeteilt. Zusätzlich gelten nationale Erweiterungen. Die Streckenklassen sind im ISR als Thema „Streckenklasse“ hinterlegt.

Weiterführende Informationen hierzu werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/isr-grundsaeetze

2.3.6 Streckenneigungen

Die Streckenneigungen sind im ISR als Thema „Strecken­neigung“ hinterlegt.

Bei Strecken mit einer Neigung von mehr als 40 Promille ist die Richtlinie 465 „Betrieb auf Steilstrecken; Besondere Vorschriften über das Bremsen“ zu beachten.

2.3.7 Geschwindigkeiten

Die Streckenhöchstgeschwindigkeit ist im ISR als Thema „Geschwindigkeit“ hinterlegt.

2.3.8 Längere Güterzüge

Eine streckenabschnittsgenaue Darstellung der Relation Padborg – Maschen Rangierbahnhof / Hohe Schaar im Hamburger Hafen, auf denen Züge mit einer Gesamtzuglänge von bis zu 835 m verkehren können sowie ergänzende betriebliche Regelungen für den Betrieb mit bis zu 835 m Zügen, enthalten die technischen Netzzugangsbedingungen Ziffer F.2 (Anlage 3.2.1.2.2).

Weiterführende Informationen, wie z. B. zusätzliche Besonderheiten gegenüber dem Betrieb mit 740 m-Zügen hinsichtlich Bestellung, Vorbereitung und Durchführung werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/laengeregueterzuege

2.3.9 Energieversorgung

Die elektrifizierten Strecken der DB Netz AG sind mit dem System AC 15 kV 16,7 Hz ausgerüstet. Ausgenommen hiervon sind die Schienenwege der Gleichstrom-S-Bahnen in Berlin (DC 750 V) und Hamburg (DC 1200 V). Weitere Besonderheiten für Grenzbetriebsstrecken sind im ISR hinterlegt.

Die Ausrüstung einer Strecke mit Oberleitung oder Stromschienen ist im ISR als Thema „Traktionsart“ hinterlegt.

Die Art des Stromversorgungssystems ist im ISR als Thema „maximaler Zugstrom (Pz)“ für Personenzüge und „maximaler Zugstrom (Gz)“ für Güterzüge hinterlegt.

2.3.10 Signalgebung

Die Art der Signalgebungssysteme inklusive Bauformen sind im ISR hinterlegt.

2.3.11 Betriebsverfahren

Das auf einer Strecke anzuwendende Betriebsverfahren zum Verkehren von Zügen, Rangierfahrten u. a. (z. B. Betriebsverfahren nach Richtlinie 408, Zugleitbetrieb nach Richtlinie 436, 438 oder FV-NE, Signalisierter Zugleitbetrieb nach Richtlinie 437) ist im ISR als Thema „Betriebsverfahren“ hinterlegt.

2.3.12 Kommunikationssystem

Die Art des Kommunikationssystems ist im ISR als Thema „Kommunikationssystem“ und in den „Grundsätzen zum ISR“ hinterlegt.

Weitere Informationen zu ERTMS/GSM-R werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/gsm-r

Die AGB-GSM-R-DL der DB Netz AG sind als Anlage 2.3.12 Bestandteil dieser NBN.

2.3.13 Zugsteuerung und Zugsicherung

Die Art der Zugsteuerungs-, Zugsicherungssysteme inklusive Bauformen sind im ISR als Thema „PZB“, „LZB“ und „ERTMS/ETCS“ hinterlegt.

Weitere Informationen zu ERTMS/ETCS werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/etcs

Die Nutzungsbedingungen für ETCS sind als Anlage 2.3.13 Bestandteil dieser NBN.

2.3.14 Tunnel, Brücken und Bahnübergänge

Tunnel, Brücken und Bahnübergänge sind als Merkmal in der interaktiven Karte des ISR hinterlegt.

Die folgenden Details können über die Sachdatenmasken abgerufen werden:

- Für Tunnel: Name, Lage und Länge,
- Für Brücken: Name, Lage und Länge,
- Für Bahnübergänge: Bezeichnung, Lage und Kreuzungspartner.

2.3.15 Notbremsüberbrückung (NBÜ)

Strecken, auf denen die Pflicht besteht, über eine Notbremsüberbrückungseinrichtung zu verfügen, sind im ISR als Thema „Notbremsüberbrückung“ dargestellt.

2.3.16 Verkehrsart

Die Verkehrsart einer Strecke (Pz, Gz oder Mischverkehr Pz/Gz) ist im ISR als Thema „Verkehrsart“ hinterlegt.

2.3.17 Neigetechnik

Die für den bogenschnellen Einsatz ausgerüsteten Strecken sind im ISR als Thema „Neigetechnik“ hinterlegt.

2.3.18 Wirbelstrombremse

Strecken, auf denen der Einsatz der Wirbelstrombremse als Betriebsbremse oder Schnellbremse zugelassen ist, sind im ISR als Thema „Wirbelstrombremse“ dargestellt.

2.3.19 Baustellen

Informationen zu Baustellen (vgl. Ziffer 2.5.3) werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/baustellen

2.3.20 Streckenöffnungszeiten

Informationen zu Öffnungszeiten der Strecken (vgl. Ziffer 2.5.5) sind als Sachdaten zu den Betriebsstellen im ISR hinterlegt.

2.3.21 Kapazitätsbindung durch Rahmenverträge

Die durch Rahmenverträge (vgl. Ziffer 4.4) gebundene Streckenkapazität ist im ISR als Thema „Kapazitätsbindung RV“ hinterlegt.

2.4 Verkehrliche Einschränkungen

Einschränkungen der verkehrlichen Nutzung der Schienenwege können sich in Einzelfällen aus besonderen örtlichen Gegebenheiten, gesetzlichen Vorgaben oder baulichen Besonderheiten ergeben und werden im Rahmen der Trassenzuweisung berücksichtigt. Soweit sich verkehrliche Einschränkungen aus der Überlastung von Schienenwegen ergeben können, gelten die Bestimmungen der Ziffer 4.6.

Verkehrliche Einschränkungen bestehen insbesondere in den nachfolgend aufgeführten Fällen:

- Besondere Schienenwege,
- Ökologische Restriktionen,
- Gefahrgut,
- Tunnelrestriktionen,
- Brückenrestriktionen,
- Dampflokomotiven.

2.4.1 Besondere Schienenwege

Bestimmte Strecken können gem. § 57 ERegG als „Besondere Schienenwege“ für die Nutzung durch bestimmte Arten von Verkehrsleistungen ausgewiesen werden.

Für den Fall, dass im Rahmen eines Koordinierungsverfahrens eine Einigung über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen gem. § 52 Abs. 3 bis 6 ERegG nicht zustande kommt, ist – abweichend von § 52 Abs. 7 ERegG und vorbehaltlich der Rechte der ZB aus § 49 ERegG – den nach § 57 ERegG auf den nachfolgend genannten Strecken ausgewiesenen Arten von Verkehrsleistungen bei der Zuweisung von Zugtrassen Vorrang einzuräumen. Für die nachrangigen Verkehre können, abweichend vom Antrag auf Zuweisung, Zugtrassen auf derselben Strecke, solange Schienenkapazität verfügbar ist, oder auf Alternativstrecken angeboten werden.

Im Einzelnen werden folgende Streckenabschnitte gem. § 57 ERegG als „Besondere Schienenwege“ ausgewiesen:

Schnellfahrstrecke Hannover – Fulda – Würzburg

Streckenabschnitte Hannover – Göttingen – Fulda – Würzburg

- Vorrang für den Schienenpersonenfernverkehr zwischen 05:30 Uhr und 23:00 Uhr
- Vorrang für Schienengüterverkehr zwischen 23:00 Uhr und 05:30 Uhr

Alternativstrecke:

- Hannover - Kreiensen - Göttingen - Eichenberg - Bebra - Fulda - Flieden - Gemünden (Main) - Würzburg

Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart

Streckenabschnitte Mannheim - Abzw. Saalbach - Vaihingen (Enz) - Stuttgart

- Vorrang für den Schienenpersonenfernverkehr zwischen 04:30 Uhr und 23:50 Uhr
- Vorrang für Schienengüterverkehr zwischen 23:50 Uhr und 04:30 Uhr

Alternativstrecke:

- Mannheim - Graben-Neudorf - Bruchsal - Bretten - Mühlacker - Vaihingen (Enz)- Kornwestheim - Stuttgart

Schnellfahrstrecke Köln – Frankfurt

Streckenabschnitte Abzw. Steinstraße - Limburg Süd - Frankfurt a. M. Flughafen-Fernbahnhof

- Vorrang für den Schienenpersonenfernverkehr

Alternativstrecken:

- Köln - Koblenz - Mainz - Frankfurt-Flughafen Fernbf - Frankfurt („linksrheinisch“)
- Köln - Troisdorf - Oberlahnstein - Wiesbaden - Mainz - Frankfurt (außerhalb Zeitraum Vorrang SGV)
- (Köln -) Ruhr - Siegen - Dillenburg - Friedberg - Frankfurt/Hanau

Strecke Gremberg – Troisdorf – Oberlahnstein – Wiesbaden

Streckenabschnitte Troisdorf - Neuwied - Oberlahnstein - Wiesbaden Ost

- Vorrang für Schienengüterverkehr zwischen 23:00 Uhr und 05:00 Uhr

Alternativstrecke:

- Köln - Koblenz - Mainz - Frankfurt-Flughafen Fernbf - Frankfurt („linksrheinisch“)

Schnellfahrstrecke Nürnberg – Ingolstadt

Streckenabschnitt Abzw. Nürnberg - Reichswald - Ingolstadt Nord

- Vorrang für den Schienenpersonenfernverkehr

Alternativstrecke:

- Nürnberg - Treuchtlingen - Ingolstadt

Strecke München – Augsburg

Streckenabschnitt Olching - Augsburg-Hochzoll (Strecke 5503)

- Vorrang für den Schienenpersonenfernverkehr zwischen 05:00 Uhr und 24:00 Uhr

Alternativstrecke:

- Olching - Augsburg (Strecke 5581)

Schnellfahrstrecke Leipzig – Erfurt

Streckenabschnitt Gröbers - Erfurt Hbf

- Vorrang für den Schienenpersonenfernverkehr

Alternativstrecke:

- (Leipzig Hbf -) Leipzig-Leutzsch - Großkorbetha - Naumburg - Erfurt

Schnellfahrstrecke Erfurt – Unterleiterbach:

Streckenabschnitt Erfurt - Unterleiterbach

- Vorrang für Schienenpersonenfernverkehr zwischen 05:30 Uhr und 23:00 Uhr;
- Vorrang für Schienengüterverkehr zwischen 23:00 Uhr und 05:30 Uhr.

Alternativstrecken

- Erfurt - Fulda - Würzburg - Bamberg / Nürnberg (insbesondere SPFV) und
- Großheringen - Saalfeld - Lichtenfels - Unterleiterbach

Schnellfahrstrecke Wendlingen – Ulm

Streckenabschnitt Wendlingen - Ulm:

- Vorrang für Schienenpersonenfernverkehr zwischen 05:00 Uhr und 23:00 Uhr
- Vorrang für Schienengüterverkehr zwischen 23:00 Uhr und 05:00 Uhr

Alternativstrecke:

- Stuttgart - Geislingen (Steige) - Ulm

2.4.2 Umweltrestriktionen

Einschränkungen der verkehrlichen Nutzung der Schienenwege können sich aus umweltrechtlichen Bestimmungen ergeben (z. B. Wasser- und Naturschutz).

Weitere Informationen sind bei den Regionalbereichen erhältlich:

www.dbnetzte.com/kontakte

2.4.3 Gefahrgut

Neben den unmittelbar für Gefahrgut geltenden gesetzlichen Regelungen bestehen in Einzelfällen zusätzliche verkehrliche Einschränkungen.

Diese können u. a. sein:

- Zeitlich eingeschränkte Abstellung von Gefahrgutzügen,
- Begegnungsverbote zwischen zwei Zügen,
- Ausschluss von Laufwegen,
- Umfahrung von Ballungsräumen,
- Vermeidung von Halten in Personenbahnhöfen, Triebfahrzeugwechsel, Rangierbewegungen.

Weitere Informationen sind bei den Regionalbereichen erhältlich:

www.dbnetze.com/kontakte

2.4.4 Tunnelrestriktionen

Tunnelrestriktionen können sich sowohl aus den konstruktiven Parametern eines Tunnels, als auch in Folge bestehender Auflagen, wie beispielsweise:

- Zulassung nur für bestimmte Fahrzeugtypen oder
- Begegnungsverbot zwischen Reise- und Güterzügen

ergeben.

Tunnelrestriktionen ergeben sich auch aus der EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“. Weitere Informationen sind bei den Regionalbereichen erhältlich:

www.dbnetze.com/kontakte

2.4.5 Brückenrestriktionen

Einschränkungen in der Brückennutzung ergeben sich überall dort, wo sich Schifffahrts- und Eisenbahnverkehrswege kreuzen und die Durchfahrtshöhe der Brücke für bestimmte Schiffsverkehre nicht ausreicht. Aus diesem Grund werden die Eisenbahnbrücken zu bestimmten Zeiten für den Schiffsverkehr geöffnet. Während dieser Zeiten ist ein Eisenbahnverkehr nicht möglich.

Bestehende verkehrliche Einschränkungen auf Brücken im Streckennetz der DB Netz AG werden im Internet bereitgestellt:

www.dbnetze.com/brueckenrestriktionen

2.4.6 Dampflokomotiven

Aus Gründen des vorbeugenden Brandschutzes und Notfallmanagements bestehende Betriebseinschränkungen für Dampflokomotiven sind als Bestandteil des netzzugangsrelevanten Regelwerks (vergl. Ziffer 3.2.1.2.2) in Modul 124.0600 beschrieben.

Zum Zwecke der Erfüllung rechtlicher Vorgaben und des Funktionserhalts sicherheitsrelevanter Anlagen können für bestimmte Streckenabschnitte bzw. Bahnhöfe weitergehende Restriktionen bestehen. Nähere Informationen über die für Dampflokomotiven bestehenden Restriktionen sind bei den Regionalbereichen erhältlich:

www.dbnetze.com/kontakte

2.5 Verfügbarkeit der Infrastruktur

2.5.1 Einleitung

Änderungen der Infrastruktur im Geltungsbereich dieser NBN finden grundsätzlich nur zum Fahrplanwechsel und unter angemessener Berücksichtigung der Belange des ZB oder des einbezogenen EVU statt. Die DB Netz AG wird den für eine laufende Netzfahrplanperiode vereinbarten Leistungsumfang innerhalb dieses Zeitraums nach Maßgabe der Bestimmungen unter der Ziffer 2.5.2 nur verändern, wenn bei Vertragsabschluss Maßnahmen nicht absehbar waren und wenn dadurch die Verwirklichung der Nutzungsrechte des ZB oder des einbezogenen EVU nicht mehr als nach den Umständen unvermeidbar beeinträchtigt wird.

2.5.2 Erforderliche Maßnahmen zur Sicherung, Instandhaltung und Erweiterung der Infrastruktur

2.5.2.1 Durchführung von Baumaßnahmen während der Laufzeit des ENV

Während der Laufzeit des ENV ist die DB Netz AG berechtigt, zwingend erforderliche Maßnahmen zur Sicherung, Instandhaltung bzw. Erweiterung der Infrastruktur zu ergreifen. Die hiermit verbundene Veränderung des Leistungsumfangs ist vom ZB oder dem einbezogenen EVU hinzunehmen, wenn die Maßnahmen bei Vertragsschluss objektiv nicht absehbar waren, die Belange des ZB oder des einbezogenen EVU bei der Durchführung der Maßnahme angemessen berücksichtigt werden und die Verwirklichung der Nutzungsrechte des ZB oder des einbezogenen EVU nicht mehr als nach den Umständen unvermeidbar beeinträchtigt wird.

Hinsichtlich der Erhebung der Trassenentgelte bei baubedingten Umleitungen während der Laufzeit eines ENV gelten die Bestimmungen gem. Ziffer 5.6.2.2.

2.5.2.2 Ausstattungs- und Leistungswünsche des ZB

Besondere, über bestehende Ausstattungsmerkmale hinausgehende, Ausstattungs- und Leistungswünsche des ZB können hinsichtlich Ausführung, Umfang, Dauer und Finanzierung gesondert mit der DB Netz AG vereinbart werden.

2.5.3 Regelmäßige Instandhaltung der Infrastruktur, Durchführung von Baumaßnahmen

Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen sind nach den folgenden Bestimmungen zulässig:

2.5.3.1 Baubedingte Einschränkungen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung

Die DB Netz AG ist dazu berechtigt, die Schienenwegkapazität für größere über einen längeren Zeitraum andauernde Baumaßnahmen mit erheblichen Auswirkungen für den Zugverkehr im Rahmen der Netzfahrplanerstellung einzuschränken. Dies kann z. B. durch Zugrundelegung eingeschränkter Kapazität bei der Konstruktion der Zugtrassen auf den betroffenen Abschnitten oder durch die Einarbeitung von Bauzuschlägen in den Fahrplan erfolgen. Die jeweiligen Maßnahmen sind dem ZB oder dem einbezogenen EVU gem. den in Ziffer 2.5.3.2 genannten Regelungen mitzuteilen. Die DB Netz AG strebt an, bereits im Rahmen der Trassenberatung vor dem Ende der in Ziffer 4.2.1.3 festgelegten Frist mit dem ZB oder dem einbezogenen EVU einvernehmliche Trassierungsvarianten zu erarbeiten.

2.5.3.2 Kommunikation und Abstimmung von Baumaßnahmen

Die Durchführung von Baumaßnahmen stimmt die DB Netz AG im Rahmen des für die Kommunikation und Abstimmung von Baumaßnahmen geltenden gem. Ziff 3.2.1.2.2. Regelwerks (Richtlinienmodul 402.0305) und der dort festgelegten Termine mit dem ZB oder dem einbezogenen EVU, anderen Betreibern der Schienenwege (BdS) und den Betreibern der wichtigsten Serviceeinrichtungen ab. Führt die Abstimmung nicht zu einvernehmlichen Ergebnissen, entscheidet die DB Netz AG unter Berücksichtigung der Belange des ZB oder des einbezogenen EVU im Rahmen der Zumutbarkeit über die Art der Durchführung. Sie informiert die betroffenen ZB oder die einbezogenen EVU, die anderen Betreiber der Schienenwege (BdS) und die Betreiber der wichtigsten Serviceeinrichtungen gemäß den in o. g. geltendem Regelwerk enthaltenen Terminketten über die getroffene Entscheidung.

2.5.3.3 Schienenersatzverkehre

Planung, Organisation und Durchführung etwaiger erforderlicher Schienenersatzverkehre (vgl. Ziffer 2.5.6.1) obliegt dem ZB oder dem einbezogenen EVU. Nutzungsentgelte während der Dauer der Maßnahme entfallen (vgl. Ziffer 5.6.6).

2.5.3.4 Informationen über Baumaßnahmen im Schienennetz

Die DB Netz AG informiert im Internet über geplante Baumaßnahmen bis zu drei Monate im Voraus zur beabsichtigten Durchführung.

Weiterführende Informationen werden im Internet bereitgestellt:

www.dbnetze.com/baustellen

2.5.4 Minderungsrechte auf Grund von Baumaßnahmen

Minderungsrechte des ZB oder des einbezogenen EVU aufgrund vorübergehender Unterbrechungen der Leistungen, die auf eine Erweiterung und Erneuerung der Infrastruktur oder Instandhaltungsarbeiten zurückzuführen sind, richten sich nach den Bestimmungen der Ziffer 5.6.5.1.

2.5.5 Streckenöffnungszeiten

Für die Festlegung der Streckenöffnungszeiten einer Netzfahrplanperiode ist das Feststehen des Netzfahrplans i.S.d. Ziffer 4.2.1.3 maßgeblich. Die auf der Basis des Netzfahrplans erste Phase der Netzfahrplanerstellung ermittelten Streckenöffnungszeiten werden am 15. November vorläufig für die im Dezember beginnende Netzfahrplanperiode veröffentlicht. Die finale Veröffentlichung der Streckenöffnungszeiten für die im Dezember beginnende

Netzfahrplanperiode erfolgt zum Beginn des jeweiligen Netzfahrplans nach Einarbeitung der Ergebnisse der zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung.

Für Trassenanmeldungen im Gelegenheitsverkehr für die folgende, im Dezember beginnende Netzfahrplanperiode werden die Streckenöffnungszeiten wie folgt bestimmt:

- Bei einer Trassenanmeldung nach dem Beginn des Netzfahrplans gelten für die Trassenbearbeitung die zum Beginn des Netzfahrplans veröffentlichten Streckenöffnungszeiten.
- Bei einer Trassenanmeldung vor dem 15. November gelten für die Trassenbearbeitung die Streckenöffnungszeiten, die auf Basis des aktuellen Netzfahrplans bestimmt wurden analog fort, sofern diese zu Gunsten des ZB von den am 15. November veröffentlichten Streckenöffnungszeiten abweichen.

Die jeweiligen aktuellen Streckenöffnungszeiten für die laufende Netzfahrplanperiode sowie die für die ab Dezember beginnende Netzfahrplanperiode (vorläufige und finale Fassung) können dem ISR als Sachdaten entnommen werden.

Für Anmeldungen von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr über bestehende Streckenöffnungszeiten hinaus, gilt Ziffer 4.2.2.4 hinsichtlich der Frist für die Trassenbearbeitung (2 Wochen) und der Frist des Kunden zur Annahme des Trassenangebotes (1 Arbeitstag). Die Frist für die Erstellung der Fahrplanbekanntgabe (5 Arbeitstage) findet keine Anwendung. Die Streckenöffnung über die Streckenöffnungszeiten hinaus ist eine gesonderte abzurechnende Leistung des Mindestzugangspaketes gemäß Ziffer 5.2.6.2.

Weitere Informationen sind bei den Regionalbereichen erhältlich:

www.dbnetze.com/kontakte

2.5.6 Schienenersatz- und Busnotverkehr

2.5.6.1 Schienenersatzverkehr

Steht die Infrastruktur aufgrund geplanter Maßnahmen (Bauarbeiten) für einen vorher festgelegten Zeitraum nicht zur Verfügung, so entscheidet der betroffene ZB oder das einbezogene EVU über die Einrichtung von SEV und übernimmt ggf. dessen Organisation. Als SEV gilt der Einsatz von Bussen o. ä. während der Dauer der Maßnahme bis zur Wiederverfügbarkeit der Infrastruktur. Im Falle von SEV gelten die Entgeltregelungen der Ziffer 5.6.6.

SEV im vorgenannten Sinne umfasst keinen Busnotverkehr.

2.5.6.2 Busnotverkehr

Busnotverkehr wird eingesetzt, wenn die Infrastruktur aufgrund unvorhergesehener Störungen (Unregelmäßigkeiten und Störungen im Betrieb) bzw. aus Gründen, die der ZB oder das einbezogene EVU fahrzeug- und/oder personalbedingt zu vertreten hat, vorübergehend nicht zur Verfügung steht. Als Busnotverkehr gilt der Einsatz von Bussen o. ä. während der Störungsbeseitigung bis zur Wiederherstellung der Befahrbarkeit der Strecke. Die Einrichtung und Organisation des Busnotverkehrs erfolgt durch den jeweiligen ZB oder das einbezogene EVU. Die Entgeltregelungen im Falle von Busnotverkehr sind in Ziffer 5.6.7 festgelegt.

2.6 Ausblick Infrastrukturentwicklung

Die Ergebnisse der nachfolgend angekündigten Infrastrukturentwicklungen werden im ISR (vgl. Ziffer 2.3) eingepflegt.

2.6.1 Inbetriebnahmen zum bzw. im Netzfahrplan 2022

Eine aktuelle Übersicht der Infrastrukturabschnitte bzw. Infrastrukturmaßnahmen, die nach jetzigem Planungsstand/Baufortschritt für die bzw. in der Netzfahrplanperiode 2022 in Betrieb gehen werden, wird im Internet bereitgestellt:

www.dbnetze.com/inbetriebnahmen

2.6.2 Wechsel von Betriebsverfahren

Eine aktuelle Übersicht zu Wechseln von Betriebsverfahren wird im Internet bereitgestellt:

www.dbnetze.com/betriebsverfahren

2.6.3 Abgabe von Schienenwegen

Eine Übersicht der Eisenbahninfrastruktur, die die DB Netz AG aktuell zur Übernahme bzw. zur Kostentragung anbietet, wird im Internet bereitgestellt:

www.dbnetze.com/abgabeinfrastruktur

3 ZUGANGSBEDINGUNGEN

3.1 Einleitung

Kapitel 3 dieser NBN regelt die Voraussetzungen für den Zugang zu den Schienenwegen und Serviceeinrichtungen der DB Netz AG.

3.2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

3.2.1 Bedingungen zur Anmeldung von Kapazität

3.2.1.1 Pflichten, die bis zum Abschluss eines ENV oder ENV-SE zu beachten sind

Für den Abschluss eines ENV oder eines ENV-SE durch die DB Netz AG nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen sowie der NBN wird vorausgesetzt, dass der ZB folgenden Pflichten nachgekommen ist:

- a) Die ZB nach § 1 Abs. 12 Nr. 1 und § 1 Abs. 12 Nr. 2 ERegG müssen einen Grundsatz-INV für Leistungen innerhalb der Netzfahrplanperiode 2020 gemäß des entsprechenden Musters der Anlage 3.2.1.1 mit der DB Netz AG spätestens
 - bei Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan bis zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf gemäß Ziffer 4.2.1.3
 - bei Gelegenheitsverkehrsanmeldungen mit Anmeldung
 - bei der Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen mit Anmeldung

abgeschlossen haben.

Vorstehendes gilt nicht, sofern der ZB bereits für die jeweils relevante Netzfahrplanperiode, in der die Trassenutzung oder die Nutzung der Serviceeinrichtung erfolgen soll, über einen gültigen Grundsatz-INV mit der DB Netz AG verfügt.

- b) Der ZB muss einen Antrag auf Abgabe eines Angebotes (Anmeldung) nach Maßgabe der Bestimmungen der NBN gestellt haben.
- c) Für Schienenwege gelten folgende Voraussetzungen: In den Fällen des § 1 Abs. 12 Nr. 1 Alt. 2 ERegG (internationale Gruppierung) und § 1 Abs. 12 Nr. 2 lit. b) ERegG (Spediteure u.a.) muss der ZB der DB Netz AG gemäß § 51 Abs. 1 Satz 3 ERegG mit der Anmeldung das EVU benennen, das auf dem Schienennetz der DB Netz AG verkehren soll. Weiterhin sind mit der Anmeldung geeignete Ansprechpartner insbesondere für Fälle fehlender oder nicht plausibler Angaben i.S.d. Ziffer 4.2.1.1 (bzw. 4.2.2.2) oder für die Durchführung des Koordinierungsverfahrens gemäß Ziffer 4.2.1.7 zu benennen.

Abweichend von vorstehendem Satz 2 muss der ZB, der kein EVU ist, im Falle der Anmeldung von PaPs bzw. Kapazitätsreserven i.S.d. Ziffer 4.2.5 gemäß § 51 Abs. 1 Satz 4 ERegG spätestens 30 Tage vor dem ersten Verkehrstag ein EVU benennen, das auf dem Schienennetz der DB Netz AG verkehren soll. Hiervon umfasst sind ebenfalls etwaige Zu- und Abbringertrassen, die mit einem PaP über den Corridor OSS angemeldet werden. Die Regelung findet ferner Anwendung bei Alternativangeboten der DB Netz AG für Trassenanmeldungen, die als PaP-Anmeldung über den Corridor OSS erfolgen, für die nach Anwendung der Zuweisungsregelung jedoch keine PaP zur Verfügung gestellt werden kann. Sofern bis 30 Tage vor dem ersten Verkehrstag kein EVU benannt wird, kommt kein Einzelnutzungsvertrag zustande bzw. wird der bestehende Einzelnutzungsvertrag storniert.

In den Fällen des § 1 Abs. 12 Nr. 2 lit. a) und c) ERegG (Behörden und Aufgabenträger) muss der ZB der DB Netz AG bis zu dem in § 53 Abs. 3 ERegG genannten Zeitpunkt (Vorliegen des endgültigen Netzfahrplans) anzeigen, ob, zu welchem Zeitpunkt und in welchem Umfang EVU einbezogen werden und an wen das Angebot zu richten ist.

- d) Für Anmeldungen von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen gilt Folgendes: Im Falle einer Anmeldung eines ZB nach § 1 Abs. 12 Nr. 2 ERegG wird das Angebot der DB Netz AG immer an den anmeldenden ZB gerichtet. Für den Fall ist von der DB Netz AG ein Angebot bzgl. der der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen (vgl. § 21 ERegG) an das einbezogene EVU zu richten. Eine Nutzung von Nutzungsobjekten kann nur erfolgen, wenn mit dem ZB nach § 1 Abs. 12 Nr. 2 ERegG der ENV-SE und mit dem EVU die Betriebssicherheitsbestimmungen vereinbart wurden. Die Einhaltung der Betriebssicherheitsbestimmungen gilt als vereinbart, wenn das EVU den Grundsatz-INV unterschrieben hat.
- e) Die DB Netz AG ist berechtigt, der Benennung des EVU nach vorstehender lit. c) und d) zu widersprechen, wenn dieses den gesetzlichen Anforderungen, insbesondere Sicherheitsanforderungen, die es durch den Abschluss eines G-INV nach lit. a) versichert, nicht genügt.
- f) Zum Zeitpunkt der Anmeldung muss der ZB oder das einbezogene EVU über alle erforderlichen Genehmigungen und Bescheinigungen gem. der Ziffern 3.2.3 und 3.2.4 verfügen.
- g) Alle Erklärungen des ZB oder des einbezogenen EVU in Zusammenhang mit dem Abschluss des ENV und ENV-SE müssen in deutscher Sprache erfolgen.
- h) Für die Besonderheiten der Anmeldungen von Trassen auf den SGV-Korridoren vgl. Ziffer 4.2.5.

3.2.1.2 Regelwerke

Für die Benutzung der Schienenwege und die Nutzung der Kapazitäten in Serviceeinrichtungen gelten neben den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen sowohl das netzzugangsrelevante als auch das betrieblich-technische Regelwerk der DB Netz AG.

3.2.1.2.1. Definition und Pflichten

Das netzzugangsrelevante Regelwerk umfasst alle für den Netzzugang maßgeblichen Inhalte, die für den ZB oder das einbezogene EVU als Voraussetzung für den Zugang relevant sind.

Davon abzugrenzen ist das betrieblich-technische Regelwerk. Das betrieblich-technische Regelwerk enthält Regelungen zur Abwicklung des Bahnbetriebs auf den Schienenwegen und in den Serviceeinrichtungen der DB Netz AG.

Der ZB oder das einbezogene EVU verpflichtet sich, das netzzugangsrelevante Regelwerk und das betrieblich-technische Regelwerk zu beachten und anzuwenden. Die Beachtung und Anwendung des netzzugangsrelevanten und betrieblich-technischen Regelwerks durch den ZB oder das einbezogene EVU gewährleisten die Sicherheit des Betriebs gem. § 4 Abs. 1 und 3 AEG.

3.2.1.2.2. Netzzugangsrelevantes Regelwerk

Das netzzugangsrelevante Regelwerk ist als Anlage 3.2.1.2.2 Bestandteil dieser NBN und wird kostenfrei im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/regelwerke_netzzugang

Das netzzugangsrelevante Regelwerk wird grundsätzlich einmal jährlich im Rahmen des NBN-Prozesses aktualisiert. Hiervon ausgenommen sind Korrekturen von Fehlern, Änderungen aufgrund der Sicherheitsverantwortung der DB Netz AG, rechtskräftigen Urteilen, bestandskräftigen oder sofort vollziehbaren Bescheiden, bindenden Vorgaben aus Gesetzen oder Verordnungen sowie Maßnahmen zur Abwendung von drohenden Bescheiden.

3.2.1.2.3. Betrieblich-technisches Regelwerk

Das betrieblich-technische Regelwerk ist als Anlage 3.2.1.2.3 Bestandteil dieser NBN und wird kostenfrei im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/regelwerke_betrieblich-technisch

Das betrieblich-technische Regelwerk wird grundsätzlich einmal jährlich aktualisiert. Hiervon ausgenommen sind Korrekturen von Fehlern aufgrund der Sicherheitsverantwortung der DB Netz AG, rechtskräftigen Urteilen, bestandskräftigen oder sofort vollziehbaren Bescheiden, bindenden Vorgaben aus Gesetzen oder Verordnungen sowie Maßnahmen zur Abwendung von drohenden Bescheiden.

Eine aktuelle Übersicht der geplanten Änderungen im betrieblich-technischen Regelwerk wird im Internet bereitgestellt:

www.dbnetze.com/aenderungsvorschau

3.2.1.2.4. Bezugsmöglichkeiten gedruckter Exemplare des netzzugangsrelevanten Regelwerks und des betrieblich-technischen Regelwerks

Gedruckte Exemplare des netzzugangsrelevanten Regelwerks und des betrieblich-technischen Regelwerks sind erhältlich bei:

DB Kommunikationstechnik GmbH
Medien- und Kommunikationsdienste
- Logistikcenter - Kundenservice
Kriegstraße 136
76133 Karlsruhe

Tel: +49 (0) 721 938 5965

Fax: +49 (0) 69 265 57986

Email: dzd-bestellservice@deutschebahn.com

Informationen über aktuelle Bezugspreise gedruckter Exemplare sind bei der DB Kommunikationstechnik GmbH erhältlich. Darüber hinaus besteht dort auch die Möglichkeit, sich in den kostenpflichtigen Verteiler der DB Kommunikationstechnik GmbH für die Aktualisierung der Regelwerke aufnehmen zu lassen. Mit der Aufnahme in diesen Verteiler werden dem ZB oder dem einbezogenen EVU ohne weitere Anforderung die ggf. erscheinenden Berichtigungen/Bekanntgaben der Regelwerke übersandt.

3.2.2 Bedingungen für den Zugang zu den Schienenwegen

Zu den Bedingungen für den Zugang zu den Schienenwegen siehe Ziffer 3.2.1.

3.2.3 Genehmigungen

- a) Zum Zeitpunkt der Anmeldung und Inanspruchnahme der zugewiesenen Zugtrassen/zugewiesenen Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen muss der ZB über alle für ihn erforderlichen Genehmigungen oder Erlaubnisse zur Durchführung seiner Verkehre verfügen, auf die sich die Anmeldung bezieht.
- b) In den Fällen des § 1 Abs. 12 Nr. 2 ERegG, in denen ausschließlich das einbezogene EVU das Schienennetz benutzt oder die Kapazität der Serviceeinrichtung nutzt, bezieht sich die Pflicht nach vorstehender lit. a) ausschließlich auf das einbezogene EVU, und zwar zum Zeitpunkt der Benennung des einbezogenen EVU.
- c) Bei Drittunternehmen nach § 22 ERegG gilt dies entsprechend, und zwar zum Zeitpunkt der Erklärung des Verlangens.
- d) Sofern sich bei dem ZB, einbezogenen EVU oder Drittunternehmen nach § 22 ERegG Änderungen hinsichtlich der erforderlichen Genehmigungen, Bescheinigungen oder Erlaubnisse nach vorstehender lit. a) ergeben, ist er bzw. es verpflichtet, dies der DB Netz AG unverzüglich schriftlich mitzuteilen.
- e) Folgende Behörden sind in der Bundesrepublik Deutschland für Genehmigungen zuständig:
 - das EBA für Eisenbahnen des Bundes unter:

www.eisenbahnbundesamt.de

- die jeweiligen zuständigen Genehmigungsbehörden der Bundesländer für nichtbundeseigene Eisenbahnen unter:

https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Eisenbahnunternehmen/Genehmigungsverfahren_EVU/genehmigungsverfahren_evu_node.html

3.2.4 Sicherheitsbescheinigung

- a) Ziffer 3.2.3 gilt entsprechend für das Vorliegen einer Sicherheitsbescheinigung für die beabsichtigten Verkehre des ZB oder des einbezogenen EVU.
- b) Derzeit gilt das gesamte Netz der DB Netz AG gem. § 2b Abs. 1 AEG als übergeordnetes Netz. Dementsprechend ist für die Nutzung des Netzes grundsätzlich eine Sicherheitsbescheinigung vorzuweisen, es sei denn, es werden Fahrzeuge verwendet, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden (§ 7a Abs. 1 Satz 3 AEG) oder eine Teilnahme am Eisenbahnbetrieb auf Eisenbahninfrastrukturen gemäß § 2b Abs. 1 Nr. 1 bis 4 AEG bis in den Übergangsbahnhof des übergeordneten Netzes stattfindet (§ 7a Abs. 1 Satz 2 AEG). Soweit Teile des Netzes nach § 2b Abs. 1 AEG aus dem übergeordneten Netz ausgenommen werden, wird die DB Netz AG dies in ihrem Infrastrukturregister (<https://fahrweg.dbnetze.com/fahrwege/kunden/nutzungsbedingungen/infrastrukturregister>) veröffentlichen.
- c) Für die Behördenzuständigkeit siehe Ziffer 3.2.3 e).

3.2.5 Haftpflichtversicherung

Der ZB oder das einbezogene EVU muss vor erstmaliger Aufnahme des Verkehrs gegenüber der DB Netz AG nachweisen, dass eine - den Anforderungen der §§ 14 bis 14d) AEG entsprechende - Haftpflichtversicherung zur Deckung aller Ansprüche abgeschlossen wurde, die sich - gleich aus welchem Rechtsgrund - ergeben können. Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag sind der DB Netz AG unverzüglich schriftlich anzuzeigen.

3.3 Vertragliche Bestimmungen

3.3.1 Rahmenverträge

Die DB Netz AG hat bisher von der Möglichkeit nach § 14a AEG „alte Fassung“, § 13 EIBV Gebrauch gemacht, den Abschluss von Rahmenverträgen zur langfristigen Nutzung von Schienenwegkapazitäten anzubieten.

Zum 01.12.2016 wurden die gesetzlichen Regelungen zur Vergabe von Rahmenverträgen sowie deren Wirkung durch die „Durchführungsverordnung EU 2016/545 der Kommission vom 07. April 2016 über Verfahren und Kriterien in Bezug auf Rahmenverträge für die Zuweisung von Fahrwegkapazität“ geändert.

Die DB Netz AG wird vor diesem Hintergrund bis auf weiteres von der Möglichkeit Rahmenverträge anzubieten keinen Gebrauch mehr machen und prüfen, ob und inwiefern die Regelungen der Durchführungsverordnung durch eine künftige Anpassung der NBN umgesetzt werden könnten.

Zusätzliche Informationen enthält Ziffer 4.4.

3.3.2 Verträge mit EVU

3.3.2.1 Grundsatz Infrastrukturnutzungsvertrag

Gemäß Ziffer 3.2.1.1 ist bis zu den dort genannten Zeitpunkten als Voraussetzung für die Inanspruchnahme von Leistungen nach den NBN ein Grundsatz-INV abzuschließen.

3.3.2.2 Einzelinfrastrukturnutzungsverträge mit EVU

Auf der Grundlage des nach Ziffer 3.2.1.1 abgeschlossenen Grundsatz-INV schließt die DB Netz AG ENV bzw. ENV-SE mit EVU gemäß § 1 Abs. 12 Nr. 1 ERegG ab. Der ENV räumt dem EVU das Benutzungsrecht an der Zugtrasse i. S. d. § 1 Nr. 20 ERegG im vertraglich vereinbarten Umfang und nach Maßgabe dieser NBN ein. Der ENV-SE räumt dem EVU das Nutzungsrecht an Kapazitäten in Serviceeinrichtungen im vertraglich vereinbarten Umfang und nach Maßgabe dieser NBN ein.

3.3.3 Verträge mit anderen Zugangsberechtigten

Für Verträge mit anderen Zugangsberechtigten gilt Ziffer 3.3.2 entsprechend.

3.3.4 Allgemeine Geschäftsbedingungen

3.3.4.1 Weitere Rechte und Pflichten der DB Netz AG

3.3.4.1.1. Prüfungsrechte und Weisungsbefugnis der DB Netz AG

Die DB Netz AG ist berechtigt, sich auf ihrem Schienennetz und in ihren Serviceeinrichtungen jederzeit davon zu überzeugen, ob

- a) der ZB oder das einbezogene EVU den vertraglich vereinbarten Nutzungszweck nicht überschreitet,
- b) der ZB oder das einbezogene EVU seinen vertraglichen Verpflichtungen – insbesondere gem. Ziffer 3.3.4 – nachkommt.

3.3.4.1.1.1.

Zu diesen Zwecken kann im Betriebsführungsbereich der DB Netz AG das mit der Durchführung dieser Kontrollen von der DB Netz AG betraute Personal dem Personal des ZB oder einbezogenen EVU Anweisungen erteilen und die Fahrzeuge, Anlagen und Einrichtungen des ZB oder einbezogenen EVU nach vorheriger Abstimmung betreten. Eine vorherige Abstimmung ist bei Gefahr im Verzug nicht notwendig. Das Personal des ZB oder einbezogenen EVU hat die Anweisungen des von der DB Netz AG betrauten Personals zu befolgen.

3.3.4.1.1.2.

Dem von der DB Netz AG betrauten Personal ist im Rahmen der zur Verfügung stehenden Möglichkeiten (z. B. nicht bei Ausbildungs- oder Prüfungsfahrten des ZB oder einbezogenen EVU) und nach vorheriger Abstimmung vom ZB oder dem einbezogenen EVU die Mitfahrt in den Führerräumen der Fahrzeuge des ZB oder einbezogenen EVU einzuräumen. Die Mitfahrt erfolgt unentgeltlich, sofern nicht der ZB oder das einbezogene EVU ausdrücklich ein billiges Entgelt verlangt.

3.3.4.1.1.3. Bonitätsprüfung

Die DB Netz AG ist berechtigt, vor Vertragsschluss sowie im Laufe der Vertragsbeziehung Bonitätsprüfungen vorzunehmen. Siehe hierzu Ziffern 5.9.2 (für die Trasse) und 7.3.1.4.10 (für Serviceeinrichtungen).

3.3.4.2 Rechte und Pflichten des ZB oder des einbezogenen EVU

Die Benutzung des von der DB Netz AG betriebenen Schienennetzes und die Nutzung von Kapazitäten in von ihr betriebenen Serviceeinrichtungen setzt – neben den Regelungen der Ziffer 3.2 – folgendes voraus:

- a) Der ZB oder das einbezogene EVU ist verpflichtet, das nach Maßgabe des ENV und / oder ENV-SE vereinbarte Infrastrukturnutzungsentgelt zu zahlen.
- b) Der ZB oder das einbezogene EVU muss nach den NBN sowie nach Maßgabe eines ENV zur Benutzung und / oder nach Maßgabe eines ENV-SE zur Nutzung berechtigt sein.
- c) Ist ein ENV-SE für mehr als eine Netzfahrplanperiode geschlossen, muss der ZB oder das einbezogene EVU zusätzlich zu dem laufenden ENV-SE nach Maßgabe der jeweils aktuellen

NBN und des jeweils aktuellen Grundsatz-INV zur Benutzung berechtigt sein. Die jeweils vereinbarte Funktionalität – mit Ausnahme der Produktkategorie – sowie sonstige Einstufung des vertragsgegenständlichen Nutzungsobjekts bleiben im Verhältnis zum Vertragspartner des ENV-SE verbindlich. Die DB Netz AG behält sich vor, Gleise auch während eines langlaufenden ENV-SE umzukategorisieren, wenn der Ist-Zustand vom Soll-Zustand zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses abweicht. Kündigungsrechte des ZB gem. § 8 Abs. 3 G-INV und der DB Netz AG nach Ziffer 3.3.4.4.4 sowie etwaige erforderliche Anpassungen aufgrund Änderung der Geschäftsgrundlage (§ 313 BGB) bleiben unberührt.

- d) Der ZB oder das einbezogene EVU muss eine geltende Haftpflichtversicherung gemäß Ziffer 3.2.5 bei der Benutzung der Schienenwege und / oder der Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen der DB Netz AG vorhalten.
- e) Der ZB oder das einbezogene EVU ist für die Sicherheit seines Betriebs verantwortlich. Dies beinhaltet u. a. Folgendes:
 - Der ZB oder das einbezogene EVU ist verpflichtet, den für die Benutzung der von der DB Netz AG betriebenen Schienenwege und / oder der Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen geltenden Stand der Technik zu beachten. Der Stand der Technik ergibt sich u. a. aus dem betrieblich-technischen Regelwerk (vgl. Ziffer 3.2.1.2.1 sowie 3.2.1.2.3).

3.3.4.3 Übertragung vertraglicher Rechte und Pflichten

Der ZB oder das einbezogene EVU darf seine Rechte und Pflichten aus dem ENV oder ENV-SE nur im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen und nach vorheriger schriftlicher Zustimmung der DB Netz AG auf einen Dritten übertragen.

Die DB Netz AG darf ihre Rechte und Pflichten aus dem ENV oder ENV-SE auf ein verbundenes Unternehmen im Sinne der §§ 15 ff. AktG, das ebenfalls Eisenbahninfrastruktur betreibt, ohne Zustimmung des ZB oder des einbezogenen EVU übertragen.

3.3.4.4 Kündigung

3.3.4.4.1.

Die Vertragslaufzeit des ENV oder ENV-SE ergibt sich aus diesen Verträgen. Das Recht zur fristlosen Kündigung aus wichtigem Grund bleibt ebenfalls unberührt.

3.3.4.4.2.

Für die DB Netz AG liegt ein wichtiger Grund insbesondere dann vor, wenn

- a) nicht mehr alle nach Ziffer 3.2.3 erforderlichen Genehmigungen und die nach Ziffer 3.2.4 erforderliche Sicherheitsbescheinigung nachweisbar vorliegen,
- b) die Haftpflichtversicherung nach Maßgabe der vorstehenden Ziffer 3.2.5 nicht mehr nachweisbar vorliegt,
- c) der ZB oder das einbezogene EVU dem schriftlichen Verlangen auf Sicherheitsleistung in den Fällen der Ziffern 5.9.2 lit. a) und b) bzw. 7.3.1.4.10 a) – unbeschadet der in Ziffern 5.9.2 bzw. 7.3.1.4.10 geregelten Rechtsfolgen – nicht innerhalb von 20 Werktagen nachkommt oder diese Sicherheit durch monatliche Vorauszahlung abwendet,
- d) der ZB oder das einbezogene EVU gegen eine Verpflichtung aus der Ziffer 3.3.4.2 lit. e) schwerwiegend verstößt oder gegen Ziffer 3.3.4.2 lit. d) verstößt, oder wenn
- e) der ZB oder das einbezogene EVU eine der übrigen Verpflichtungen aus den Ziffern 3.2.1.1 bis 3.3.4.3 trotz dreimaliger, in angemessenem Abstand erklärter schriftlicher Abmahnung nicht erfüllt.

3.3.4.4.3.

Das besondere Kündigungsrecht für einen ENV nach § 60 Abs. 2 ERegG bleibt unberührt; auf den ENV-SE findet es entsprechende Anwendung.

3.3.4.4.

Für ENV-SE, die für mindestens zwei Netzfahrplanperioden geschlossen sind, gelten nach Ablauf der ersten Netzfahrplanperiode folgende Sonderregelungen für die Kündigung:

Die DB Netz AG ist berechtigt, an dem vertragsgegenständlichen Nutzungsobjekt Infrastrukturanpassungen durchzuführen, die infolge von Bedarfsplanmaßnahmen oder aus anderen wichtigen Gründen erforderlich sind. Wichtige Gründe liegen insbesondere vor, wenn durch die Infrastrukturanpassung

- eine höhere Kapazitätsauslastung des Schienennetzes (höhere Zugzahlen) oder
- eine Verbesserung der Leistungsqualität des Schienennetzes (höhere Pünktlichkeitsrate) oder
- eine Reduzierung der Fahr- und Beförderungszeiten insgesamt erreicht wird.

Wenn in diesen Fällen das vertragsgegenständliche Nutzungsobjekt nicht mehr oder nur noch eingeschränkt genutzt werden kann, so kann die DB Netz AG den ENV-SE kündigen. Die Kündigung muss dem ZB mindestens 27 Wochen vor dem geplanten Beginn der Maßnahme zugehen. Sofern für die wegfallende oder eingeschränkte Nutzbarkeit des Nutzungsobjekts eine tragfähige Alternative vorhanden ist, bietet DB Netz diese für die Restlaufzeit des gekündigten ENV-SE an. Die DB Netz AG wird den ENV-SE lediglich kündigen, sofern keine Einigung zur weiteren Nutzung mit dem ZB erzielt werden kann.

3.3.4.5 Arbeitsschutz

Etwaige Rechte und Pflichten der Vertragsparteien aus dem Arbeitsschutzrecht, insbesondere § 8 ArbSchG, bleiben unberührt.

3.3.4.6 Datenspeicherung/Datenverarbeitung

- a) Die DB Netz AG ist berechtigt, im erforderlichen Umfang Daten, die sich aus den Antragsunterlagen oder der Vertragsdurchführung ergeben, an Versicherer zur Beurteilung des Risikos und zur Abwicklung von Versicherungsfällen zu übermitteln.
- b) Die DB Netz AG ist berechtigt, Anmelde- und Vertragsdaten sowie Daten aus Vertragsunterlagen in erforderlichem Umfang an die DB Station&Service AG zu übermitteln, soweit diese Daten der Anmeldung der Stationshalte im Stationsportal dienen oder zur Validierung der Stationspreiskalkulation genutzt werden.
- c) Die DB Netz AG ist ferner berechtigt, allgemeine Vertrags-, Abrechnungs- und Leistungsdaten in Datensammlungen zu führen und an ihr Personal weiterzugeben, soweit dies zur Infrastrukturnutzung notwendig ist.
- d) Zudem ist die DB Netz AG berechtigt, Daten über die Nutzung der vom ZB oder einbezogenem EVU genutzten Zugtrassen und Kapazitäten in Serviceeinrichtungen an andere EIU weiterzuleiten, zum Zwecke der Abrechnung von Infrastrukturleistungen oder zum Betrieb von Reisendeninformationssystemen.
- e) Die DB Netz AG ist aus Gründen der Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs berechtigt, Daten aus der Trassenanmeldung, Anmeldungen zur Nutzung von Kapazitäten, Fahrplanangaben und die tatsächlichen Verkehrsbewegungen an Sicherheitsbehörden und Dienstleister, insbesondere DB Sicherheit GmbH und Konzernsicherheit, die zur Vertraulichkeit verpflichtet werden, zu übermitteln.

3.3.4.7 Haftung

3.3.4.7.1. Haftung nach den gesetzlichen Bestimmungen; Freistellung

Jeder Vertragspartner haftet bei einer Verletzung vertraglicher oder außervertraglicher Pflichten nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die NBN keine abweichenden Regelungen enthalten. Der hiernach ersatzpflichtige Vertragspartner stellt den anderen Vertragspartner und dessen Mitarbeiter von der Inanspruchnahme durch Dritte frei.

3.3.4.7.2. Sachschäden

Im Verhältnis zwischen DB Netz AG und dem ZB oder dem einbezogenen EVU wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 10.000 Euro übersteigt; es gilt ferner nicht, wenn einem Beteiligten Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt oder wenn außer eigenen Sachschäden der Beteiligten auch Sachschäden Dritter oder Personenschäden zu ersetzen sind.

3.3.4.7.3. Schadenersatz

Auf Schadenersatz haften die DB Netz AG sowie der ZB oder das einbezogene EVU – gleich aus welchem Rechtsgrund – bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit.

Bei einfacher Fahrlässigkeit haften die DB Netz AG sowie der ZB oder das einbezogene EVU, vorbehaltlich eines mildernden Haftungsmaßstabes nach gesetzlichen Vorschriften (z.B. für Sorgfalt in eigenen Angelegenheiten), nur

- a) für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit,
- b) für Sachschäden nach Maßgabe von vorstehender Ziffer 3.3.4.7.2 und
- c) für Schäden nur aus der nicht unerheblichen Verletzung einer wesentlichen Vertragspflicht (Verpflichtung, deren Erfüllung die ordnungsgemäße Durchführung des Vertrags überhaupt erst ermöglicht und auf deren Einhaltung der Vertragspartner regelmäßig vertraut und vertrauen darf); in diesem Fall ist die Haftung jedoch auf den Ersatz des vorhersehbaren, typischerweise eintretenden Schadens begrenzt.

3.3.4.7.4. Haftpflichtgesetz, Verschuldenszurechnung, Gesamtschuldnerausgleich

Die sich nach Ziffer 3.3.4.7.3 ergebenden Haftungsbeschränkungen gelten auch bei Pflichtverletzungen durch bzw. zugunsten von Personen, deren Verschulden die DB Netz AG bzw. der ZB oder das einbezogene EVU nach gesetzlichen Vorschriften zu vertreten hat.

Haften die DB Netz AG und der ZB oder das einbezogenen EVU als Gesamtschuldner für Schäden eines Dritten, so finden die Haftungsbeschränkungen nach Ziffer 3.3.4.7.3 und dieser Ziffer 3.3.4.7.4 in Bezug auf den Gesamtschuldnerausgleich im Innenverhältnis zwischen der DB Netz AG und dem ZB oder dem einbezogenen EVU keine Anwendung.

3.3.4.7.5. Datenweitergabe

Verursacht ein ZB einem anderen ZB einen Schaden, so ist die DB Netz AG berechtigt, die Daten des den Schaden verursachenden ZB dem geschädigten ZB mitzuteilen.

3.3.4.8 Verantwortung und Haftung für Umweltschäden

Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Betriebsabwicklung des ZB oder des einbezogenen EVU oder gelangen wassergefährdende Stoffe aus den vom ZB oder einbezogenen EVU verwendeten Betriebsmitteln in das Erdreich oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren für den Eisenbahnbetrieb, hat der ZB oder das einbezogene EVU unverzüglich die nächste besetzte Betriebsstelle der DB Netz AG zu verständigen. Diese Meldung lässt die Verantwortung des ZB oder des einbezogenen EVU für die sofortige Einleitung von Gegenmaßnahmen und die ihm obliegende gesetzliche Pflicht unberührt. Macht die Gefahrensituation gem. Satz 1 eine Räumung von Infrastruktureinrichtungen oder Teilen von diesen notwendig, trägt der verursachende ZB oder das einbezogene EVU die Kosten.

Der ZB oder das einbezogene EVU führt in Erfüllung seiner Pflichten als Verhaltensstörer alle zur Beseitigung der freigesetzten umweltgefährdenden Stoffe notwendigen Maßnahmen durch, wenn sie bei seinen Verkehrsleistungen – auch unverschuldet – aufgetreten sind.

Die DB Netz AG ist berechtigt, diese Maßnahmen auf Kosten des verursachenden ZB oder des einbezogenen EVU durchführen zu lassen. Sie räumt dem ZB oder dem einbezogenen EVU zuvor unter angemessener Fristsetzung die Möglichkeit ein, die Maßnahmen selbst durchzuführen, es sei denn, es liegt Gefahr im Verzug vor.

Der Umgang mit flüssigen wassergefährdenden Stoffen im Sinne der AwSV, also z.B. das Umschlagen, Abfüllen oder Lagern solcher Stoffe, ist nicht erlaubt. Dies gilt nicht für Ölumfüllstellen im Sinne von Ziffer 7.3.1.2.4.10, die in der Liste der Serviceeinrichtungen unter dem Link

www.dbnetze.com/serviceeinrichtungen

aufgeführt sind.

Der ZB oder das einbezogene EVU verpflichtet sich, seine Fahrzeuge nur an hierfür eingerichteten Stellen zu betanken, an denen mittels baulicher Anlagen ein ausreichender Gewässerschutz gewährleistet ist. Eventuelle Ausnahmen regelt die TRbF 30.

Bei Arbeiten und Tätigkeiten in Anlagen der DB Netz AG hat der ZB oder das einbezogene EVU alle jeweils einschlägigen gesetzlichen und untergesetzlichen Bestimmungen des öffentlichen Rechts, insbesondere des Gefahrgut-, Boden-, Gewässer- und des Immissionsschutzrechts zu beachten sowie alle die Nutzung der Anlagen betreffenden behördlichen Vorschriften und Auflagen zu erfüllen. Dies gilt auch, soweit diese gegenüber der DB Netz AG als Betreiber der Anlagen ergehen sollten und die DB Netz AG den ZB oder das einbezogene EVU hierüber informiert.

Die DB Netz AG behält sich vor, die Einhaltung der Anforderungen auch unangekündigt zu überprüfen und bei Verstößen den Betrieb zu untersagen. Wird die DB Netz AG oder ein mit ihr nach § 15 AktG verbundenes Unternehmen oder die Bundesrepublik Deutschland – das Bundeseisenbahnvermögen – wegen etwaiger Verstöße öffentlich-rechtlich und/oder privatrechtlich in Anspruch genommen, die durch den ZB oder das einbezogene EVU begangen worden sind, so verpflichtet sich der ZB oder das einbezogene EVU, diese von sämtlichen Kosten einer solchen Inanspruchnahme ohne Einschränkung freizustellen. Sie sind zudem verpflichtet, alle Informationen zu liefern, die darüber Aufschluss geben, wie die jeweilige Serviceeinrichtung genutzt wurde und aktuell genutzt wird.

Ist die DB Netz AG ausschließlich als Zustandsstörerin zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch den ZB oder das einbezogene EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt der ZB oder das einbezogene EVU die der DB Netz AG entstehenden Kosten. Wird die DB Netz AG als Eigentümerin oder ein mit ihr nach § 15 AktG verbundenes Unternehmen oder die Bundesrepublik Deutschland – das Bundeseisenbahnvermögen – aufgrund von Verunreinigungen öffentlich-rechtlich und/oder privatrechtlich in Anspruch genommen, die durch den ZB oder das einbezogene EVU verursacht worden sind, so verpflichtet sich der ZB oder das einbezogene EVU, diese von sämtlichen Kosten einer solchen Inanspruchnahme ohne Einschränkung freizustellen. Etwaige Ausgleichsansprüche des ZB oder des einbezogenen EVU gegenüber den Freigestellten nach § 24 Abs. 2 BBodSchG und/oder § 9 Abs. 2 USchadG sind ausgeschlossen. Im Übrigen gelten die gesetzlichen Bestimmungen.

3.4 Besondere Zugangsbedingungen

3.4.1 Anforderungen an Fahrzeuge

Der ZB oder das einbezogene EVU muss sicherstellen, dass die von ihm eingesetzten Fahrzeuge sicher sowie störungs- und fehlerfrei auf der Infrastruktur der DB Netz AG zum Einsatz kommen.

3.4.1.1 Zulassung

Zum Einsatz kommende Fahrzeuge müssen im Regelfall für den Einsatz im Schienennetz/in den Serviceeinrichtungen der DB Netz AG zugelassen sein. D. h., der ZB oder das einbezogene EVU muss über

- die Abnahme nach EBO oder
- die Inbetriebnahmegenehmigung nach TEIV oder

- eine Inbetriebnahmegenehmigung nach EIGV oder
- eine Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen auf dem Netz der DB Netz AG nach EU 2016/797

für die einzusetzenden Fahrzeuge (vgl. die Ziffern 3.2.3) verfügen. Er muss darüber hinaus über eine Haftpflichtversicherung nach Ziffer 3.2.5 verfügen.

3.4.1.2 Nichterfüllung von Fahrzeuganforderungen

- a) Für die den gesetzlichen und untergesetzlichen Bestimmungen entsprechende Durchführung von Untersuchungen und die Instandhaltung seiner Fahrzeuge ist ausschließlich der ZB oder das einbezogene EVU verantwortlich. In den Wagenpark des ZB oder des einbezogenen EVU eingestellte Fahrzeuge Dritter oder aufgrund besonderer Abmachungen übernommene Fahrzeuge anderer ZB oder einbezogener EVU gelten insoweit als Fahrzeuge des ZB oder des einbezogenen EVU. Wird die DB Netz AG gleichwohl wegen nicht, nicht vollständig oder nicht fachgerecht durchgeführter Untersuchungen oder Instandhaltungsarbeiten in Anspruch genommen, gilt Ziffer 3.3.4.7 entsprechend.
- b) Erfordert ein Verstoß des ZB oder des einbezogenen EVU gegen Verpflichtungen aufgrund der Richtlinien im Sinne von Ziffer 3.2.1.2 oder den Bestimmungen dieses Absatzes ein Aussetzen von Fahrzeugen des ZB oder des einbezogenen EVU, setzt der ZB oder das einbezogene EVU diese Fahrzeuge unverzüglich auf seine Kosten aus dem Zugverband aus. Andernfalls setzt die DB Netz AG das/die Fahrzeuge(e) auf Kosten des ZB oder des einbezogenen EVU aus bzw. lässt das Aussetzen auf Kosten des ZB oder des einbezogenen EVU durchführen. Dies gilt auch für daraus folgende Abstellungen von Fahrzeugen. Ziffer 3.3.4.1.1 gilt entsprechend.

3.4.2 Anforderungen an das Personal

- a) Der ZB oder das einbezogene EVU ist dafür verantwortlich, dass die von ihm eingesetzten Personen (einschließlich Mitarbeiter Dritter) über die erforderlichen Qualifikationen und Kenntnisse (einschließlich ggf. erforderlicher Orts- und Streckenkenntnisse) verfügen und dass diese Qualifikationen und Kenntnisse - auch im Rahmen von Fortbildungen - während der Dauer des ENV bzw. ENV-SE aufrecht erhalten werden. Soweit es sich bei den eingesetzten Personen um Betriebsbeamte im Sinne des § 47 EBO handelt, müssen diese die Anforderungen der EBO erfüllen und die deutsche Sprache in Wort und Schrift beherrschen. Auf Grenzbetriebsstrecken können Besonderheiten nach Maßgabe des betrieblich-technischen Regelwerks (vgl. Ziffer 3.2.1.2.3) bestehen.
- b) Auf Nachfrage hat der ZB oder das einbezogene EVU nachzuweisen, dass er bzw. es die ihm obliegenden Verpflichtungen nach diesen NBN, auch soweit diese sein Personal betreffen, erfüllt.

3.4.3 Außergewöhnliche Transporte

Transporte, die wegen ihrer äußeren Abmessungen, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit besondere Anforderungen an die Infrastruktur stellen (z.B. Traglast von Brückenbauwerken, Streckenklasse, Fahrzeugumgrenzung) bzw. nur unter besonderen technischen oder betrieblichen Bedingungen befördert werden können, gelten als aT (vgl. technischen Netzzugangsbedingungen, Anlage 3.2.1.2.2).

3.4.3.1 Machbarkeitsstudie aT

Für die Anmeldung von aT, mit Ausnahme von übergroßen Fahrzeugen zur Personenbeförderung nach Ziffer 3.4.3.2, ist nach den Regelungen der technischen Netzzugangsbedingungen (Anlage 3.2.1.2.2) eine Machbarkeitsstudie aT bei der DB Netz AG in Auftrag zu geben, durch welche die jeweiligen transportspezifischen Beförderungsbedingungen festgelegt und übergeben werden. Die im Ergebnis der Machbarkeitsstudie aT festgelegten Bedingungen sind bei der Nutzung der Schienenwege der DB Netz AG einzuhalten.

Die Machbarkeitsstudie aT wird innerhalb von 14 Werktagen (bzw. 2 Monaten bei Spezialtransporten) nach Beauftragung erstellt. Die Beantragung der Machbarkeitsstudie aT muss über die Internetanwendung „Machbarkeitsstudie außergewöhnliche Transporte einfach ordern“ (MaTeo) erfolgen.

MaTeo wird im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/mateo

Weitere Informationen zum Zugang und zur Nutzung von MaTeo sind als Anlage 3.4.3.1 Bestandteil dieser NBN.

Das Erstellen einer Machbarkeitsstudie aT ist eine Zusatzleistung der DB Netz AG i. S. d. Ziffer 5.4.2, wenn bei LÜ-Transporten (mit oder ohne Schwerlast), einschließlich der Einschränkungswerte der Tafeln 2₁ und 2₃ (UIC Verladerichtlinie Band 1) das Lademaß über die gem. der Anlage 5.4.2 dargestellten Umrisslinie überschritten wird.

Eine in der Machbarkeitsstudie aT, nach den Regelungen der technischen Netzzugangsbedingungen (Anlage 3.2.1.2.2), festgelegte Begleitung des Transportes durch einen Mitarbeiter der DB-Netz AG (Betrieblicher Begleiter aT) ist eine Zusatzleistung der DB Netz AG i. S. d. Ziffer 5.4.8.

Regelungen zur Anmeldung von aT und Kosten der Erstellung einer Machbarkeitsstudie aT enthalten die Ziffern 4.7.1 und 5.4.2. Die Regelungen zu den Kosten des „Betrieblichen Begleiters aT“ enthalten die Ziffer 5.4.8.

3.4.3.2 Befahrbarkeitsprüfung

Für die Anmeldung von übergroßen Fahrzeugen zur Personenbeförderung ist eine Befahrbarkeitsprüfung nach den Regelungen der technischen Netzzugangsbedingungen Ziffer E.4 bis E.8 (Anlage 3.2.1.2.2) zu beantragen. Ist im Ergebnis der Befahrbarkeitsprüfung ein restriktionsfreier Verkehr des übergroßen Fahrzeuges möglich, wird eine fahrzeugbezogene Streckenfreigabe erteilt.

Die Befahrbarkeitsprüfung wird innerhalb von 2 Monaten nach Beauftragung erstellt. Das für die Beantragung der Befahrbarkeitsprüfung erforderliche Formular wird im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/formulare

Das Erstellen einer Befahrbarkeitsprüfung ist eine Zusatzleistung der DB Netz AG i. S. d. Ziffer 5.4.3.

Regelungen zur Trassenanmeldung und zu den Kosten der Erstellung einer Befahrbarkeitsprüfung enthalten die Ziffern 4.7.1 und 5.4.3.

3.4.4 Gefahrguttransporte

Der Transport von gefährlichen Gütern wird durch das Gefahrgutbeförderungsgesetz und der darauf basierenden Verordnungen wie z. B. der GGVSEB (einschließlich dem RID) geregelt.

Näheres zu Gefahrguttransporten ergibt sich aus den Ziffern 2.4.3 und 4.7.2.

3.4.5 Probefahrten und andere Sonderfälle

3.4.5.1 Überführung

Bedingungen für Überführungsfahrten auch in Havariefällen bestimmen sich nach den Festlegungen des EBA.

3.4.5.2 Erprobung

Die Bedingungen und Anforderungen der DB Netz AG zur Vorbereitung und Durchführung von Probefahrten sind unter www.dbnetze.com/probefahrten veröffentlicht.

3.4.5.3 Kompatibilitätsnachweis Brücke

Für die Bewertung des Einsatzes von Zügen (Neufahrzeuge, Bestandsfahrzeuge nach Umbau bei Veränderung der Geometrie und Radsatzlast), ist eine Nachweisführung zur statischen und dynamischen Brückenkompatibilität vom ZB zu beantragen.

3.4.6 Grenzlasten für Züge

Die auf den Strecken der DB Netz AG möglichen Grenzlasten für Züge sind im Grenzlastanzeiger (GretA) veröffentlicht.

GretA wird im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/greta

Sollen mit bestimmten Zügen höhere als die dort genannten Grenzlasten befördert werden, ist nach den Regelungen der technischen Netzzugangsbedingungen (Anlage 3.2.1.2.2) die Anmeldung einer Einzelgrenzlastberechnung beim Vertrieb der DB Netz AG erforderlich. Im Rahmen dieser zug- und trassenspezifischen Einzelgrenzlastberechnung wird geprüft, ob und ggf. unter welchen Bedingungen höhere Grenzlasten möglich sind. Diese Bedingungen sind bei der Nutzung der Schienenwege der DB Netz AG einzuhalten.

Eine Einzelgrenzlastberechnung wird innerhalb von 10 Werktagen nach Beauftragung erstellt. Ist für die Durchführung der Einzelgrenzlastberechnung die Aufnahme neuer bzw. Aufstellung erweiterter Triebfahrzeugmodelle (z.B. bei Mehrfachtraktion mit unterschiedlichen Baureihen) erforderlich, verlängert sich die Frist um bis zu weitere 10 Werktage ab Eingang aller für die Berechnung erforderlicher Daten bei der DB Netz AG.

Die Beantragung der Einzelgrenzlastberechnung muss über die Internetanwendung GretA erfolgen.

GretA wird im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/greta

Weitere Informationen zum Zugang und zur Nutzung von GretA sind als **Anlage 3.4.3.1** Bestandteil dieser NBN.

Regelungen zur Trassenanmeldung von Zügen mit einer Einzelgrenzlastberechnung enthält die Ziffer 4.7.3.

3.4.7 Umsetzung des Schienenlärmschutzgesetzes

Gemäß § 3 Abs. 1 i.V.m. § 1 Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG) ist mit Beginn des Netzfahrplans 2020/21 am 13. Dezember 2020 das Fahren oder Fahrenlassen von Güterzügen, in die laute Güterwagen eingestellt sind, auf dem deutschen Schienennetz auf der regelspurigen öffentlichen Eisenbahninfrastruktur verboten. Ein Personenzug, in den ein oder mehrere Güterwagen eingestellt sind, ist einem Güterzug gleichgestellt und unterliegt damit ebenfalls diesem gesetzlichen Verbot. Bereits der Einsatz nur eines lauten Güterwagens in einem Zug führt dazu, dass dieser Zug dem Verbot des § 3 Abs. 1 SchlärmschG unterfällt.

Ein Güterwagen im Sinne des SchlärmschG ist ein Fahrzeug, das als Güterwagen zugelassen ist.

Die Definition des Begriffes „lauter Güterwagen“ ist § 2 Abs. 1 SchlärmschG zu entnehmen.

Folgende Güterwagen sind einem Güterwagen gleichgestellt, der bei der Inbetriebnahme die Voraussetzungen der in § 2 Abs. 1 des SchlärmschG genannten Vorschriften erfüllt hat, und werden folglich als leise Güterwagen behandelt:

- ohne Erbringung eines akustischen Nachweises ein Güterwagen, der von Grauguss-Bremssohlen auf Verbundstoff-Bremssohlen oder Scheibenbremsen umgerüstet worden ist, oder
- mit Erbringung eines Nachweises ein Güterwagen, der auf andere als die in Nummer 1 genannte Weise so umgebaut worden ist, dass er die für die Inbetriebnahme nachzuweisenden Emissionsgrenzwerte der in § 2 Absatz 1 genannten Vorschriften einhält.

Befreiungen vom Verbot des Fahrens oder Fahrenlassens von lauten Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz auf der regelspurigen öffentlichen Eisenbahninfrastruktur sind nach § 5 SchlärmschG möglich.

3.4.7.1 Erklärung zur Einführung von geeigneten Prozessen im Vorfeld der Trassenanmeldungen für den Einsatz von Güterwagen

Die Zugangsberechtigten erklären, dass sie geeignete Prozesse eingeführt haben, die sicherstellen, dass sie auf einer Trasse für leise Züge nur leise oder gemäß § 5 SchlärmschG befreite laute Güterwagen einsetzen werden. Wenn die Zugangsberechtigten bei der Beantragung von Schienenwegkapazität nicht ausschließen können, dass in einem Zug laute und nicht gemäß § 5 SchlärmschG befreite Güterwagen enthalten sein werden, erklären sie, dass sie die Zuweisung solcher Schienenwegkapazität nur im Gelegenheitsverkehr (vgl. Ziffer 3.4.7.2) beantragen werden, bei der aufgrund ihrer Konstruktion (vgl. Ziffer 3.4.7.3 b)) sichergestellt werden kann, dass die maximal zulässige Schallemission durch den betroffenen Güterzug nicht überschritten wird.

Ausschließen können die Zugangsberechtigten den Einsatz von lauten und nicht gemäß § 5 SchlärmschG befreiten Güterwagen beispielsweise, wenn sie ausschließlich neue oder vollständig umgerüstete Wagen nutzen, solche von lauten Güterwagen durch technische oder betriebliche Verfahren trennen oder durch entsprechenden vertragliche Regelungen mit zuverlässigen Partnern trennen lassen.

3.4.7.2 Trassenanmeldungen

Die Zugangsberechtigten sind verpflichtet bei der Trassenanmeldung durch entsprechendes Anklicken des Feldes „laut“, „leise“ oder „laut mit Befreiung“ den Einsatz von mindestens einem Güterwagen in einem Zug im Sinne des SchlärmschG mitzuteilen.

Soweit das Feld „laut“ angeklickt wird, wird die Trassenanmeldung nur im Gelegenheitsverkehr bearbeitet.

Weitere Informationen zu Anforderungen des Schienenlärmschutzgesetzes bei Trassenanmeldungen sind im Richtlinienmodul 402.0202 enthalten.

3.4.7.3 Trassenkonstruktion bei der Zuweisung von Zügen mit lauten Güterwagen

a) Netzfahrplan

Trassenanmeldungen im Netzfahrplan für Züge mit mindestens einem lauten Güterwagen werden abgelehnt, es sei denn, dass eine Befreiung vom Verbot gemäß § 5 SchlärmschG vorliegt und der Befreiungsnachweis der DB Netz AG in der vorgeschriebenen Form übersandt wurde.

b) Gelegenheitsverkehr

Trassenanmeldungen für laute Güterwagen im Gelegenheitsverkehr werden abgelehnt, es sei denn, dass eine Befreiung vom Verbot gemäß § 5 SchlärmschG vorliegt und der Befreiungsnachweis der DB Netz AG in der vorgeschriebenen Form übersandt wurde, oder durch die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit die zulässigen Schallleistungspegel beim Fahren des Zuges eingehalten werden, oder aufgrund der in § 4 Nr. 2 a) bis e) genannten Merkmale die

Außenpegel der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung beim Fahren des Zuges eingehalten werden, da entsprechend dem Geschwindigkeitsprofil aus dem Lärmgutachten die Trassenanmeldung erfolgte und das Lärmgutachten der DB Netz AG in der vorgeschriebenen Form übersandt wurde.

Trassenverträge zu lauten Zügen im Gelegenheitsverkehr, deren Höchstgeschwindigkeit zum Zwecke der Erreichung des zulässigen Schalleistungspegels reduziert wird, werden frühestens fünf Arbeitstage vor der beabsichtigten Trassennutzung an die Zugangsberechtigten vergeben.

3.4.7.4 Überprüfung der Wagenlisten im Anschluss an die Zugfahrt

Die DB Netz AG ist gemäß § 7 Abs. 3 Satz 2 SchlärmschG verpflichtet, regelmäßig und in Stichproben zu prüfen, dass Zügen mit lauten Güterwagen nur solche Schienenwegkapazität zugewiesen und solche Nutzungen zugelassen wurden, die im Einklang mit den Vorgaben des SchlärmschG stehen. Deshalb führt die DB Netz AG eine stichprobenartige Überprüfung von 5% der zugewiesenen Trassen durch.

Für die Durchführung der Stichprobenprüfung fordert die DB Netz AG die ZB auf, die vollständige Wagenliste des von der Stichprobenprüfung erfassenden Zuges innerhalb von 3 Wochen zu übermitteln.

Die Daten aus den Wagenlisten werden dabei mit den Daten aus Datenbanken der DB Netz AG verglichen.

Um eine maschinelle Auswertung der Daten zu ermöglichen, ist der von der DB Netz AG unter:

www.dbnetze.com/schienenlaermenschutzgesetz

zur Verfügung gestellte Vordruck vollständig ausgefüllt an die E-Mailadresse schienenlaermenschutzgesetz@deutschebahn.com zu senden oder über die von der DB Netz AG zur Verfügung gestellten IT-Schnittstelle zur Verfügung zu stellen. Um eine Zuordnung zum ENV zu ermöglichen, sind in der Betreffzeile dieser E-Mail die Zugnummer und der Verkehrstag anzugeben. Sämtliche Wagenlisten sind durch das EVU mindestens 12 Monate aufzubewahren. Sofern keine Zugfahrt stattfindet, ist anstatt der Zusendung der Wagenlisten der DB Netz AG mitzuteilen, dass der Zug ausgefallen ist.

Sofern der ZB innerhalb von 3 Wochen nach der Zugfahrt die Wagenliste nicht übermittelt oder keine Mitteilung erfolgt, dass der Zug ausgefallen ist, wird der ZB einmalig aufgefordert, die Wagenliste innerhalb einer angemessenen Frist nachzureichen oder die Mitteilung bezüglich der ausgefallenen Zugfahrt vorzunehmen. Erfolgt keine fristwahrende Übersendung der Wagenliste auch nach Aufforderung, wird der durchgeführte Zug nachträglich als laut geführt.

Die zur Netzfahrplanperiode 2020/21 bereits in der Datenbank enthaltenen Daten über Wagen werden als leise im Sinne des SchlärmschG behandelt. Die Datenbank wird ab der Netzfahrplanperiode 2020/21 stetig um Wagen ergänzt, welche nachweislich den Lärmgrenzwerten gem. SchlärmschG entsprechen. Zu diesem Zweck fordert die DB Netz AG bei den EVU entsprechende Nachweise zu einzelnen Wagen an. Die Erbringung der Nachweise hat innerhalb von 2 Wochen nach Aufforderung zu erfolgen. Sofern der ZB innerhalb von 2 Wochen nach der Aufforderung den Nachweis nicht übermittelt, wird der ZB einmalig aufgefordert, den Nachweis innerhalb von 1 Woche einzureichen. Erfolgt keine fristwahrende Übersendung des Nachweises auch nach der zweiten Aufforderung, wird der durchgeführte Zug nachträglich als laut geführt. Eine Ausnahme stellen Befreiungsdokumente gemäß § 5 SchlärmschG dar, die unmittelbar im Nachgang der Trassenanmeldung einzureichen sind. Die ZB haben den Nachweis wie folgt zu führen:

1. Für einen Wagen, der bei der Inbetriebnahme den Anforderungen der Verordnung (EU) 1304/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge - Lärm“, dem Beschluss 2011/229/EU oder der Entscheidung 2008/232/EG (siehe hierzu Artikel 8 der Verordnung (EU) 1304/2014) entsprochen hat, ist der Nachweis durch die Inbetriebnahmebescheinigung

oder ein anderes vergleichbares Dokument, dem der Zeitpunkt der Inbetriebnahme zu entnehmen ist, zu führen.

2. Für einen Wagen, der vor dem Inkrafttreten der Verordnung (EU) 1304/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge - Lärm“ in Betrieb genommen wurde oder für die er keine Genehmigungen nach dem Beschluss 2011/229/EU oder der Entscheidung 2008/232/EG (siehe hierzu Artikel 8 der Verordnung (EU) 1304/2014) besitzt, hat der ZB dadurch den Nachweis zu führen, dass er schriftlich versichert, dass der von ihm eingesetzte Wagen den Vorgaben des SchlärmschG entspricht. Dabei hat der ZB auszuführen, welche internen Prozesse im Unternehmen implementiert sind, damit sichergestellt ist, dass die von ihm als leise deklarierten Wagen tatsächlich die Vorgaben des SchlärmschG erfüllen.

ZB können den Nachweis auch durch andere geeignete Dokumente erbringen wie beispielsweise Werkstattprotokolle.

Wagen, welche aufgrund der Stichprobenprüfung in der Datenbank geführt werden und nachweislich die Lärmgrenzwerte gem. SchlärmschG einhalten, gelten dauerhaft als geprüft. Die EVU sind verpflichtet, der DB Netz AG jede Änderung der relevanten Daten, insbesondere des Bremssystems, eines in der Datenbank enthaltenen Wagens unverzüglich mitzuteilen.

Sofern die stichprobenartige Prüfung dazu führt, dass der Einsatz eines lauten Güterwagens ermittelt wird, ist für diesen Güterwagen anschließend zu prüfen, ob eine Befreiung nach § 5 SchlärmschG vorliegt. Führt die Prüfung dazu, dass keine korrekte Befreiung für den lauten Güterwagen vorliegt, wird diese Information dem Eisenbahn-Bundesamt mitgeteilt.

Der ZB wird über den Befund eines gemäß § 5 SchlärmschG nicht befreiten eingesetzten lauten Güterwagens in Kenntnis gesetzt und über die weiteren Konsequenzen (hierzu sogleich im Folgenden) informiert.

Wird im Rahmen der Überprüfung festgestellt, dass es sich bei mehr als 1% der Trassenanmeldungen eines ZB, jedoch bei mindestens 5 Zügen, um Falschanmeldungen im Sinne des SchlärmschG handelt, wird dieser ZB aufgefordert, ein Audit bezüglich der internen Prozesse zur Sicherstellung, dass zukünftig nur leise Züge bestellt und durchgeführt werden, in Auftrag zu geben. Der Bezugspunkt für die Berechnung von 1% bildet die Anzahl der Trassenanmeldungen aus der letzten Fahrplanperiode (Netzfahrplan und Gelegenheitsverkehr). Bei Neuverkehren ist die Anzahl der Trassenanmeldungen aus der aktuellen Fahrplanperiode heranzuziehen und es hat eine Hochrechnung auf die ganze Fahrplanperiode zu erfolgen. Innerhalb von 3 Monaten nach der Aufforderung zur Durchführung eines Audits hat der ZB der DB Netz AG nachzuweisen, dass er einen Auditor beauftragt hat. Innerhalb von weiteren 6 Monaten ist vom ZB der Nachweis zu erbringen, dass das Audit fristgerecht und korrekt durchgeführt wurde.

Werden die Nachweise über die Beauftragung eines Auditors und die Durchführung des Audits nicht fristgerecht eingereicht, kann der ZB nur im Gelegenheitsverkehr laute Züge bestellen. Eine Anmeldung zum Netzfahrplan ist ausgeschlossen. Sobald der ZB den Nachweis erbringt, dass das Audit erfolgreich durchgeführt wurde, ist eine Anmeldung zur Netzfahrplan und von leisen Zügen wieder möglich.

3.4.7.5 Zusätzliche Überwachung durch das Eisenbahn-Bundesamt

Das Eisenbahn-Bundesamt prüft zusätzlich die Einhaltung der Vorgaben des SchlärmschG. Soweit ein lauter Güterwagen mit einer falschen Kennzeichnung bei der Trassenanmeldung fährt, handelt es sich um eine Ordnungswidrigkeit, die mit einem Bußgeld von 50.000,00 Euro geahndet wird.

4 ZUWEISUNG VON FAHRWEGKAPAZITÄT

4.1 Einleitung

Die DB Netz AG konstruiert Zugtrassen i. S. d. § 1 Abs. 20 ERegG auf der Basis der im Folgenden beschriebenen Trassenanmeldungen.

4.2 Trassenanmeldungen

Bei der Trassenanmeldung sind die NBN und die bekanntgegebenen Planungsparameter (vgl. Richtlinienmodul 402.0203, Anlage 3.2.1.2.2) zu beachten.

Trassenanmeldungen und im Rahmen der Zuweisung erforderliche Angaben bzw. Handlungen im Netzfahrplan i.S.d. Ziffer 4.2.1 und sonstige Trassenanmeldungen i.S.d. Ziffer 4.2.2 müssen über das Trassenportal der DB Netz AG (TPN) erfolgen. Die Nutzungsbedingungen für TPN sind als Anlage 4.2.1 Bestandteil dieser NBN.

Weitere Informationen zur Nutzung von TPN werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/tpn

Insbesondere im Fall des technischen Ausfalls bzw. im Fall von Übertragungsstörungen des Systems TPN oder im Fall eines nicht verfügbaren IT-Systems beim Antragsteller können Trassenanmeldungen per E-Mail oder Fax unter Verwendung des jeweils gültigen Anmeldeformulars an den unter Ziffer 1.6.1 genannten Ansprechpartner erfolgen.

Die für die Trassenanmeldung gemäß Richtlinie 402.0202 erforderlichen Formulare werden im Internet bereitgestellt:

www.dbnetze.com/formulare

Für die Anmeldung, Konstruktion und Annahme von Trassen des Schienengüter-Gelegenheitsverkehrs mit einer Frist von weniger als 5 Arbeitstagen vor Abfahrt des Zuges stellt die DB Netz AG beginnend ab dem 17.12.2019 dem ZB oder dem einbezogenen EVU zusätzlich die Anwendung Click&Ride (C&R) zur Verfügung. Die Nutzungsbedingungen für C&R sind als Anlage 4.2.2 Bestandteil dieser NBN.

Weitere Informationen zu C&R werden im Internet zur Verfügung gestellt:

<https://www.dbnetze.com/clickandride>

Im Fall des technischen Ausfalls bzw. im Fall von Übertragungsstörungen von C&R ist das System TPN zu benutzen.

Die EVU/ZB sind verpflichtet bei der Trassenanmeldung mitzuteilen, ob es sich um einen für die Bundespolizei sicherheitsrelevanten Zug handelt. Ein für die Bundespolizei sicherheitsrelevanter Zug liegt in folgenden Fällen vor:

- im Personenverkehr bei Personentransporten zu
 - Versammlungen (insb. Demonstrationen)
 - Veranstaltungen (insb. Sportveranstaltungen wie z.B. Fußballspiele, Eishockeyspiele u.ä. sowie Großveranstaltungen wie z.B. Kirchentage, Tag der Deutschen Einheit).
- im Güterverkehr bei Transport von
 - Truppenkontingenten bzw. Militärgütern (z.B. Waffen, Munition, Waffensystemen, Gefechtsfahrzeugen)
 - Uranhexafluorid / Uranerzkonzentrat
 - Schusswaffen, Munition oder Sprengstoffen.

Fahrplanunterlagen für als „BPOL-meldepflichtig“ markierte Züge werden inkl. allen Änderungen und Ergänzungen nach ihrer jeweiligen Inkraftsetzung von der DB Netz AG an die in Ziffer 3.3.4.6 e) genannten Stellen übermittelt.

Ausnahmen, die sich aus dem Regelwerk nach Ziffer 3.2.1.2 ergeben können, bleiben von vorstehender Regelung unberührt.

Weitere Informationen zu Grundsätzen, Inhalt und Form von Trassenanmeldungen sind im Richtlinienmodul 402.0202 enthalten.

4.2.1 Netzfahrplan

Die Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für die Erstellung des Netzfahrplans sind im Richtlinienmodul 402.0203 beschrieben. Nachfolgend werden die wesentlichen Grundsätze dargestellt. Charter- und Nostalgieverkehre gemäß Ziffer 5.3.2.7 können nicht zum Netzfahrplan angemeldet werden.

Es gibt zwei Phasen für die Erstellung des Netzfahrplans:

- Erste Phase Netzfahrplan (Ziffern 4.2.1.5 bis 4.2.1.12)
- Zweite Phase spätere Netzfahrplanerstellung (Ziffer 4.2.1.17)

Die Ziffern 4.2.1.1 bis 4.2.1.4 und 4.2.1.13 bis 4.2.1.16 gelten für beide Phasen der Netzfahrplanerstellung. Die Fristen für die jeweilige Netzfahrplanphase ergeben sich aus der Ziffer 4.2.1.3.

4.2.1.1 Fehlende oder nicht plausible Angaben

Fehlende Angaben im Rahmen der Trassenanmeldung fordert die DB Netz AG bei den vom anmeldenden ZB oder dem einbezogenen EVU benannten Personen oder Stellen unverzüglich nach. Ist die Anmeldefrist zur Abgabe einer Anmeldung zum Netzfahrplan verstrichen, sind diese Angaben vom ZB oder einbezogenem EVU innerhalb von drei Arbeitstagen nach Anforderung durch die DB Netz AG zu übermitteln. Erfolgt keine entsprechende Übermittlung innerhalb von drei Arbeitstagen, erfolgt eine erneute Aufforderung zur Plausibilisierung, die innerhalb eines Arbeitstages zu beantworten ist. Erfolgt eine entsprechende Übermittlung nicht oder nach Ablauf der vorstehenden Frist, so wird die Anmeldung zurückgewiesen.

Die vorstehenden Regelungen gelten sinngemäß auch im Falle nicht plausibler Angaben. Nicht plausibel sind Angaben insbesondere dann, wenn die Angaben in sich widersprüchlich sind, eine Trassenkonstruktion auf dieser Grundlage aus betrieblich-technischen Gründen nicht möglich ist oder ähnliche Widersprüche vorliegen.

Werden über die nachgeforderten Daten hinaus weitere Angaben gemacht, die von der ursprünglichen Anmeldung abweichen, handelt es sich hierbei um eine Änderung der Anmeldung.

4.2.1.2 Änderung von Anmeldungen

Vollständig und fristgerecht vorliegende Anmeldungen sind für die Trassenbearbeitung verbindlich. Ändert der ZB oder das einbezogene EVU nach dem Anmeldetermin und vor Vertragsabschluss die Anmeldung ganz oder teilweise, erlischt die fristgerechte Anmeldung. Die geänderte Anmeldung gilt als Neuanmeldung und wird von der DB Netz AG als:

- bei Anmeldungen zur ersten Phase der Netzfahrplanerstellung im Rahmen der zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung (vgl. Ziffer 4.2.1.17) berücksichtigt
- bei Anmeldungen zur zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung im Gelegenheitsverkehr außerhalb des Netzfahrplans behandelt (vgl. Ziffer 4.2.2).

4.2.1.3 Fristen für die Netzfahrplanerstellung

Aus dem Rahmenterminplan gem. Richtlinienmodul 402.0203 ergeben sich für den Netzfahrplan 2022 nachfolgende konkrete Fristen:

Netzfahrplanerstellung	Termin
Trassenanmeldefrist erste Phase der Netzfahrplanerstellung	12.03.2021 - 12.04.2021
Vorläufiger Netzfahrplanentwurf erste Phase der Netzfahrplanerstellung	bis 05.07.2021
Stellungnahme des ZB oder des vorläufigen Netzfahrplanentwurf erste Phase der Netzfahrplanerstellung	bis 06.08.2021
Endgültiger Netzfahrplanentwurf erste Phase der Netzfahrplanerstellung	bis 13.08.2021*
Netzfahrplan erste Phase der Netzfahrplanerstellung	bis 23.08.2021*
Trassenanmeldefrist zweite Phase der Netzfahrplanerstellung	13.04.2021 - 29.09.2021
Endgültiger Netzfahrplanentwurf zweite Phase der Netzfahrplanerstellung	bis 05.11.2021
Beginn Netzfahrplan	12.12.2021 um 00:00 Uhr

4.2.1.4 Nicht fristgerechte Anmeldungen

Anmeldungen, die nicht fristgerecht eingehen (Ziffer 4.2.1.3) werden:

- bei Anmeldungen zur ersten Phase der Netzfahrplanerstellung im Rahmen der zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung (vgl. Ziffer 4.2.1.17) behandelt,
- bei Anmeldungen zur zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung im Gelegenheitsverkehr außerhalb des Netzfahrplans behandelt (vgl. Ziffer 4.2.2).

Anmeldungen, die vor der in Ziffer 4.2.1.3 genannten Trassenanmeldefrist erfolgen, werden mit einem Hinweis auf den Beginn des Anmeldezeitraums zum Netzfahrplan zurückgewiesen.

4.2.1.5 Trassenkonstruktion (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)

Die DB Netz AG konstruiert Zugtrassen mit der Maßgabe, allen Anträgen auf Zuweisungen von Zugtrassen so weit wie möglich stattzugeben, bei gleichzeitig bestmöglicher Ausnutzung der verfügbaren Infrastrukturkapazität unter Berücksichtigung des netzzugangsrelevanten Regelwerks gem. Ziffer 3.2.1.2.2.

Sofern den Anträgen aufgrund konkurrierender Anmeldungen nicht stattgegeben werden kann, wird im Rahmen der nachfolgend aufgeführten Schritte eine Lösung herbeigeführt.

4.2.1.6 Konstruktionsspielräume (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)

Soweit nicht im SPFV das Marktsegment Punkt-zu-Punkt-Verkehre (vgl. Ziffer 5.3.2.8) oder im SGV Marktsegmente mit dem Zusatz „Z-Flex“ oder „R-Flex“ (vgl. Ziffern 5.3.4.8 und 5.3.4.9) bestellt werden, versucht die DB Netz AG innerhalb folgender Spielräume ein Trassenangebot zu erstellen:

- Schienenpersonenverkehr: +/-3 Minuten,
- Übrige Zugtrassen (z. B. Güterzüge, Triebfahrzeugfahrten): +/-30 Minuten.

* = Sollte die DB Netz AG aus der Netzfahrplanerstellung heraus Trassenablehnungen beabsichtigen, können sich die genannten Termine infolge der Unterrichtung nach § 72 Satz 1 Nr. 1 ERegG und der Vorabprüfung durch die BNetzA nach § 73 Abs. 1 Nr. 1 ERegG verschieben.

Für das Marktsegment Punkt-zu-Punkt-Verkehre im SPFV gilt ein Konstruktionsspielraum von +/- 30 Minuten, für die Marktsegmente mit dem Zusatz Z-Flex und R-Flex ein Konstruktionsspielraum von +/- 120 min.

Die Konstruktion innerhalb dieser Spielräume erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.

4.2.1.7 Koordinierung (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)

Führt die Anwendung der Spielräume zu keiner Lösung oder werden durch deren Anwendung Wünsche des ZB oder des einbezogenen EVU zur Anschlussbindung/Trassenverknüpfung nicht erfüllt, liegt ein Konflikt vor und das Koordinierungsverfahren gem. § 52 ERegG wird eingeleitet.

4.2.1.7.1. Koordinierungsverfahren (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)

Im Koordinierungsverfahren wirkt die DB Netz AG durch Verhandlungen auf einvernehmliche Lösungen hin, wobei sie eigene Vorschläge unterbreitet. Diese können auch in zeitlicher und räumlicher Lage von der Trassenanmeldung abweichen. Der ZB oder das einbezogene EVU kann eigene Lösungsvorschläge einbringen, die durch die DB Netz AG auf Realisierbarkeit geprüft werden.

Vorschläge für die Konfliktlösung werden nur umgesetzt, sofern der Konflikt dadurch für alle Beteiligten gelöst wird. Ändert der ZB oder das einbezogene EVU die Trassenanmeldung oder zieht die Trassenanmeldung zurück, um eine einvernehmliche Lösung zu ermöglichen, finden Ziffer 4.2.1.2, Satz 3 sowie Ziffer 4.2.1.1, Absatz 3 und Ziffer 5.6.3.1 keine Anwendung.

Wurde eine einvernehmliche Lösung gefunden, so bildet diese die Basis für die weitere Erarbeitung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs.

4.2.1.7.2. Mehrfachanmeldungen (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)

Auf die Durchführung eines Koordinierungsverfahrens nach vorstehender Ziffer 4.2.1.7.1 kann verzichtet werden, sofern für ein und denselben Auftrag eines Dritten (z.B. Ausschreibung) räumlich und zeitlich dicht beieinander liegende oder identische Trassenanmeldungen mehrerer ZB vorliegen und sämtliche beteiligte ZB ihr Einverständnis erklärt haben.

Unter diesen Voraussetzungen übermittelt die DB Netz AG sämtlichen beteiligten ZB den vorläufigen und endgültigen Netzfahrplanentwurf. Die jeweiligen Trassenangebote sind auflösend bedingt in Hinblick auf die Auftragserteilung. Die DB Netz AG ist unverzüglich nach Auftragserteilung durch die beteiligten ZB zu informieren.

4.2.1.8 Streitbeilegungsverfahren (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)

- (1) Führt das Koordinierungsverfahren zu keiner einvernehmlichen Lösung, wird das Streitbeilegungsverfahren gem. § 52 Abs. 7 bis Abs. 9 ERegG eingeleitet.
- (2) Mit der Feststellung der Einleitung des Streitbeilegungsverfahrens fragt die DB Netz AG mit Abschluss des Koordinierungsverfahrens bei den am Streitbeilegungsverfahren beteiligten Zugangsberechtigten ab, ob diese im Falle des Unterliegens im Streitbeilegungsverfahren eine Teilzuweisung im Hinblick auf den zeitlich (Verkehrstage und Zeiträume) und/oder räumlich nicht streitbefangenen Teil ihrer Trassenanmeldung begehren. Die Zugangsberechtigten werden die Abfrage sofort beantworten. Ist nach dem Streitbeilegungsverfahren zur Umsetzung einer Teilzuweisung die Anmeldung einer Teiltrasse – gegebenenfalls mit einer neuen Zugnummer – notwendig, teilt die DB Netz 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 Netz 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.

4.2.1.9 Vorrangregeln (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)

a) Die DB Netz AG entscheidet vorbehaltlich der Rechte des ZB, die sich aus § 49 ERegG ergeben, und vorbehaltlich der Bestimmungen der §§ 55, 57 ERegG gemäß §52 Abs. 7 ERegG nach Maßgabe folgender Reihenfolge

- (1) Vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr
- (2) Grenzüberschreitende Zugtrassen
- (3) Zugtrassen für den Güterverkehr

Vertakteter Verkehr im Sinne vorstehender Nr. 1 liegt vor, sofern ein Taktgefüge die nachfolgenden Kriterien, für alle Taktzüge, welche den Nachweis der Vertaktung begründen sollen, am selben Tag erfüllt. Für die Bestimmung eines Taktes ist vom Zugangsberechtigten die Mustertrasse anzugeben, die die Taktkriterien für alle vertakteten Züge vorgibt. Für den Takt sind die Angaben in der (ggf. plausibilisierten) Trassenanmeldung maßgeblich. Die konfliktbehaftete Zugtrasse muss Teil des Taktgefüges sein.

Die Referenzbetriebsstelle ist der erste bestellte Halt der Mustertrasse im Konfliktabschnitt, soweit im Konfliktabschnitt kein Halt bestellt wurde, dann der letzte Halt vor dem Konfliktabschnitt.

1. Kriterium grundsätzlich auf demselben Laufweg

Das Kriterium bezieht sich auf Zugtrassen (i. d. R. zusammengefasst in einer Linie) mit gleichen

- Abgangsbahnhöfen, Zielbahnhöfen;
- Laufwegen (Relationen):
Dabei bezieht sich die Feststellung „Takt“ stets auf den gesamten Konfliktabschnitt einer Zugtrasse. Der Vor- und Nachlauf bei einzelnen Zugtrassen ist für die Zuordnung dieser Trasse zum Taktgefüge unschädlich; und
- Zwischenhalten:
Diese können Systemhalte oder Einzelhalte (z. B. Tagesrandhalte) sein. Systemhalte sind in der Haltekonzeption einer Linie für alle Taktzüge vorgegebenen Halte.

Sofern sich ein Konflikt im Bereich des Vor- oder Nachlaufs der einzelnen Zugtrassen ergibt, besteht auf diesem Abschnitt des Laufweges kein Taktschutz.

Voraussetzung für den Takt ist, dass die Laufwege der Zugtrassen im Konfliktbereich übereinstimmen.

2. Kriterium Wiederholung im zeitlichen Abstand in der Referenzbetriebsstelle:

- verkehrt mindestens vier Mal an einem Tag und
- mit einer Wiederholung innerhalb 120 Minuten und
- grundsätzlich zur gleichen Minute: Wobei bei Taktzügen abweichende Zeitwerte zur Mustertrasse in der Referenzbetriebsstelle in der Größenordnung von bis zu ± 3 Minuten angemeldet werden können, ohne dass dadurch das Kriterium „zur gleichen Minute“ verletzt wird und zwar bezogen auf die:
 - Ankunftszeit bei endenden Zugtrassen
 - Abfahrtszeit bei beginnenden Zugtrassen
 - Ankunftszeit und Abfahrtszeit bei Zwischenhalten mit bestellten Haltezeiten

Die Bewertung der Zulässigkeit von Abweichungen bei den Ankunfts- und / oder Abfahrtszeiten in der Referenzbetriebsstelle gegenüber der Mustertrasse erfolgt stets auf Basis der bestellten bzw. ggf. plausibilisierten Zeiten der Trassenanmeldungen.

b) Ins Netz eingebunden im Sinne vorstehender lit. a) (1) ist

(1) im SPV der Verkehr, wenn er:

- mindestens zwei bestellte Anschlussverbindungen (dargestellt im TPN-Feld „Bemerkungen Kunde an Netz“ oder im TPN-Feld „Weitere Angaben“ mit Benennung der jeweiligen Zugnummern von/auf Anschlüsse an mindestens zwei Halten auf eigene oder andere Zugtrassen; bei anderen (d.h. nicht eigenen) Zugtrassen genügt die Angabe der Linienbezeichnung oder anderer ge-eigneter Merkmale zur Identifikation der Anschlüsse) innerhalb von 30 Minuten von/auf eigene oder andere Zugtrassen (Bezug im Bemerkungsfeld auf Anschlüsse an mindestens zwei Halten auf eigene oder andere Zugtrassen) bestellt worden sind oder
- einen bestellten Umlauf (dargestellt im TPN-Feld „Bemerkungen Kunde an Netz“ oder im TPN-Feld „Verweise auf andere Bestellungen“) (Bezug im TPN auf Umlauf) aus Hin- und Rückleistung mit unveränderter Zugkonfiguration bildet, wobei zwischen Hin- und Rückfahrt maximal 60 Minuten liegen dürfen. Die Zugkonfiguration nach vorstehenden Satz ist auch dann unverändert, wenn bei Triebwagenzügen ein oder mehrere Triebwageneinheiten abgesetzt oder zugesetzt werden.

(2) im SGV der Verkehr, wenn er:

- mindestens zwei bestellte Anschlussverbindungen (dargestellt im TPN-Feld „Bemerkungen Kunde an Netz“ oder im TPN-Feld „Weitere Angaben“ mit Benennung der jeweiligen Zugnummern von/auf Anschlüsse an mindestens zwei Halten auf eigene oder andere Zugtrassen; bei anderen (d.h. nicht eigenen) Zugtrassen genügt die Angabe der Linienbezeichnung oder anderer ge-eigneter Merkmale zur Identifikation der Anschlüsse) (Bezug im TPN Bemerkungsfeld auf Anschlüsse an mindestens zwei Halten) bestellt worden sind, in der eine Gruppe bestehend aus mindestens 8 Wagen abgesetzt oder gekoppelt werden oder
- einen bestellten Umlauf (dargestellt im TPN-Feld „Bemerkungen Kunde an Netz“ oder im TPN-Feld „Verweise auf andere Bestellungen“) (Bezug im TPN auf Umlauf) aus Hin- und Rückleistung mit unveränderter Zugkonfiguration bildet, wobei zwischen Hin- und Rückfahrt maximal 480 Minuten liegen dürfen.
- bei Konflikten innerhalb der Verkehrsart SGV gelten als ins netzeingebundene Verkehre Trassen, die einen Umschlagspunkt zum Tausch von Ladeeinheiten des kombinierten Verkehrs innerhalb der Betriebsstelle MegaHub Lehrte haben und bei denen zwischen Ankunft der einen Trassen und Abfahrt der anderen Trasse bzw. zwischen Ankunft und Weiterfahrt einer Trasse nicht mehr als 240 Minuten liegen, jedoch eine Mindestaufenthaltszeit von 180 Minuten.

Zur Berücksichtigung vorgenannter Kriterien hat der ZB nach Einleitung des Streitbeilegungsverfahrens nach Ziffer 4.2.1.8 entsprechende Nachweise auf Anforderung der DB Netz AG innerhalb von 2 Arbeitstagen nach Aufforderung zu erbringen. Wird der Nachweis nicht innerhalb von 2 AT erbracht, fordert die DB Netz AG den ZB auf, innerhalb von 1 AT die entsprechenden Nachweise zu erbringen. Versäumt der ZB auch diese Frist, ist der Nachweis nicht erbracht. Gleiches gilt für den Nachweis einer vertakteten Trasse.

c) Hat ein Zugangsberechtigter innerhalb der letzten abgeschlossenen Netzfahrplanperiode nicht mindestens 70% der von der DB Netz AG auf seine Anmeldung hin angebotenen Trassen im Netzfahrplan in Anspruch genommen, wird die DB Netz AG ihn im Falle eines Konfliktes, bei dem die vorstehendgenannte Rangfolge zur Entscheidung herangezogen werden soll, auffordern innerhalb von drei Kalendertagen den Nachweis zu erbringen, dass er tatsächlich die Absicht hat und in der Lage ist, die angemeldeten Trassen zu nutzen.

Liegt keine Trassenbestellung eines ZB, der in Form einer neuen Gesellschaft in ein und demselben Unternehmensverbund oder Vertriebsverbund auftritt, aus der letzten abgeschlossenen Netzfahrplanperiode vor, so wird die DB Netz AG im Falle eines Konfliktes ebenfalls diesen Nachweis binnen drei Kalendertagen einfordern. Dabei werden

Trassenbestellungen von Gesellschaften, die im Unternehmensverbund stehen und/oder im selben Vertriebsverbund auftreten, dem ZB zugerechnet.

Ein entsprechender Nachweis kann insbesondere durch Vorlage geeigneter Dokumente über die Verfügbarkeit oder die vertragliche Sicherung notwendigen und geeigneten Fahrzeugmaterials erfolgen. Wird dieser Nachweis nicht erbracht, gelten die vorstehenden Vorrangkriterien für diesen Zugangsberechtigten als nicht erfüllt. Der Zugangsberechtigte hat eine Trasse im Sinne des Vorstehenden nicht in Anspruch genommen, wenn ein Trassenangebot vom Zugangsberechtigten abgelehnt oder angenommen und später zumindest teilweise storniert wird. In letztgenanntem Fall gilt die Trasse als insgesamt nicht in Anspruch genommen.

- d) Für den Fall, dass im Streitbeilegungsverfahren nach Anwendung der Vorrangregeln nach § 52 Abs. 7 Satz 2 und 3 ERegG eine Trassenanmeldung zum Netzfahrplan nicht vorrangig ist, prüft die DB Netz AG, ob für diese Trassenanmeldung ein Bezug zu einem Rahmenvertrag besteht. Für diesen Fall wird für die Trassenanmeldung innerhalb der rahmenvertraglich abgesicherten Bandbreite eine konfliktfreie Zugtrasse gesucht. Ist eine solche nicht verfügbar, so wird dem ZB, der Partei eines Rahmenvertrages ist, die beantragte Zugtrasse zugewiesen.

4.2.1.10 Regelentgeltverfahren (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)

Ergibt die Anwendung der Vorrangregeln weiterhin eine Gleichrangigkeit, stellt die DB Netz AG die Entgelte der konfliktbehafteten Zugtrassen gem. § 52 Abs. 8 Satz 1 ERegG gegenüber. Hierbei werden alle Verkehrstage der Zugtrasse innerhalb der Netzfahrplanperiode und der gesamte Laufweg berücksichtigt. Dabei ist die Berücksichtigung mehrerer Trassenanmeldungen zulässig, die sowohl unter derselben Zugnummer als auch unter Verwendung unterschiedlicher Zugnummern erfolgt sind, sofern folgende drei Bedingungen kumulativ erfüllt sind:

1. Die Verkehrszeitregelungen und Verkehrstage der einzelnen Trassenanmeldungen ergänzen sich überschneidungsfrei bis maximal für die Dauer einer Netzfahrplanperiode. Eine direkte, aufeinander folgende und vollständig lückenlose Komplettierung der Verkehrstage ist nicht erforderlich.
2. Die Laufwege und die zu bedienende Relation sind übereinstimmend. Einkürzungen zu Beginn und/oder am Ende der Laufwege sind zulässig. Laufwegunterbrechungen sind unzulässig. Baubedingte Laufwegänderungen werden berücksichtigt, sofern keine zusätzlichen Betriebsstellen im Laufweg außerhalb des Umleitungsweges bestellt sind.
3. Die Trassenzeiten sind grundsätzlich übereinstimmend. Ausnahmen sind zulässig bei koordinierten Abweichungen. Ebenso sind baubedingte Abweichungen zulässig, sofern sich zumindest dieselbe Abfahrtszeit oder dieselbe Ankunftszeit wiederfindet, wobei bei Einkürzungen die Start- oder Zielbetriebsstelle zum Laufweg, der nicht eingekürzten Trasse gehören muss.

Im Fall eines Streitbeilegungsverfahrens fordern wir den Zugangsberechtigten mit einer Frist von einem Arbeitstag auf, zum Vorbringen von zusammenhängenden Trassen, welche die oben genannten Bedingungen kumulativ erfüllen.

Nicht berücksichtigt wird ein ggf. gewährter Neuverkehrsnachlass nach Ziffer 5.2.6.1. Der Anmeldung mit dem höheren Entgelt wird der Vorrang eingeräumt.

4.2.1.11 Höchstpreisverfahren (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)

Führt das Regelentgeltverfahren nicht zu einer Entscheidung, wird das Höchstpreisverfahren gem. § 52 Abs. 8 Sätze 3 bis 7 ERegG durchgeführt.

Zur Einleitung des Höchstpreisverfahrens fordert die DB Netz AG die betroffenen ZB auf, innerhalb von fünf Arbeitstagen ein Entgelt anzubieten, das über dem Entgelt liegt, das gemäß der jeweiligen Liste der Entgelte für Zugtrassen der DB Netz AG bezogen auf die gesamte Netzfahrplanperiode zu zahlen wäre. Die Angebote sind der DB Netz AG ausschließlich über die BNetzA zuzuleiten.

Die Zuweisung der Zugtrasse erfolgt an den Bieter, der bereit ist, das höchste Entgelt zu zahlen.

Die Entscheidung wird dokumentiert und vom ZB und der DB Netz AG unterzeichnet. Hierbei handelt es sich um ein Angebot im Sinne von § 54 Satz 1 Ziff. 1 ERegG.

4.2.1.12 Vorläufiger Netzfahrplanentwurf (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)

Die DB Netz AG erstellt auf der Grundlage der eingegangenen Anmeldungen einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf.

4.2.1.12.1. Kommunikation

Nach Erstellung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs übermittelt die DB Netz AG dem ZB oder dem einbezogenen EVU schriftlich oder elektronisch den aktuellen Bearbeitungsstand zu den jeweiligen Trassenanmeldungen.

4.2.1.12.2. Stellungnahme

Dem ZB oder dem einbezogenen EVU wird ein Monat Gelegenheit gegeben, zu dem vorläufigen Netzfahrplanentwurf elektronisch über TPN bzw. PCS Stellung zu nehmen. Schriftliche Stellungnahmen sind nur zulässig, sofern der ZB oder das einbezogene EVU sich darauf bezieht, dass seine Trassenanmeldung unberechtigt nicht im Netzfahrplan berücksichtigt wurde.

Insbesondere im Fall des technischen Ausfalls bzw. im Fall von Übertragungsstörungen des Systems TPN oder im Fall eines nicht verfügbaren IT-Systems beim Antragsteller können Stellungnahmen per E-Mail oder Fax an den unter Ziffer 1.6.1 genannten Ansprechpartner erfolgen.

4.2.1.12.3. Berechtigte Beanstandungen

Berechtigte Beanstandungen liegen dann vor, wenn sich der ZB oder das einbezogene EVU in seiner Stellungnahme auf eigene Trassenanmeldungen bezieht und hierbei geltend macht, dass:

- seine Trassenanmeldung unberechtigt nicht im Netzfahrplan berücksichtigt wurde,
- der Bearbeitungsstand von seiner Trassenanmeldung abweicht, weil er nicht nach den Regeln für die Trassenbearbeitung der NBN erstellt wurde (einschl. Koordinierungs-, Streitbeilegungs- und Höchstpreisverfahren).

Beanstandungen werden innerhalb von fünf Arbeitstagen nach Ablauf der Frist zur Stellungnahme zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf bearbeitet. Der endgültige Netzfahrplanentwurf steht nach Ablauf der fünf Arbeitstage fest, innerhalb derer den berechtigten Beanstandungen Rechnung zu tragen war.

4.2.1.13 Endgültiger Netzfahrplanentwurf

Auf Basis des endgültigen Netzfahrplanentwurfs erstellt die DB Netz AG unverzüglich ein Trassenangebot zum Abschluss eines ENV.

Im Falle einer Anmeldung eines ZB nach § 1 Abs. 12 Nummer 2 lit. a) bis c) ERegG ist das Angebot der DB Netz AG an den Zugangsberechtigten zu richten. Parallel ist von der DB Netz AG ein Angebot bezüglich der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen der NBN an das einbezogene EVU zu richten. Das einbezogene EVU ist nach Benennung an vorherige Erklärungen des ZB hinsichtlich der Trassenanmeldung gebunden. Die Erklärungen des ZB sind bezogen auf den jeweiligen ENV verbindlich.

Das einbezogene EVU ist verpflichtet, unverzüglich Ansprechpartner i. S. der Ziffer 6.3.2.1 zu benennen.

4.2.1.14 Angebotsannahme

Der ENV über die jeweils konkrete Nutzung einer Zugtrasse i. S. d. § 1 Abs. 20 ERegG kommt zwischen der DB Netz AG und dem ZB oder dem einbezogenen EVU wie folgt zustande: Das

Trassenangebot ist innerhalb von fünf Arbeitstagen nach Eingang anzunehmen oder abzulehnen durch denjenigen, an den das Angebot gerichtet ist. Die Annahme kann schriftlich oder elektronisch erfolgen.

Wird das Trassenangebot innerhalb dieser Frist nicht angenommen oder abgelehnt, besteht kein Anspruch mehr auf Zuweisung der angemeldeten Zugtrasse. Eine erneute Anmeldung

- ist bei Anmeldungen zur ersten Phase der Netzfahrplanerstellung im Rahmen der zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung (vgl. Ziffer 4.2.1.17) möglich,
- ist bei Anmeldungen zur zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung im Gelegenheitsverkehr außerhalb des Netzfahrplans möglich (vgl. Ziffer 4.2.2).

4.2.1.15 Trassenablehnungen

Sollte die DB Netz AG aus der Netzfahrplanerstellung heraus Trassenablehnungen beabsichtigen, so erfolgt eine Unterrichtung nach § 72 Satz 1 Nr. 1 ERegG und die Vorabprüfung durch die BNetzA nach § 73 Abs. 1 Nr. 1 ERegG. Unter Berücksichtigung der Entscheidung der BNetzA gibt die DB Netz AG die Trassenangebote ab, wobei Ablehnungen begründet werden.

4.2.1.16 Besonderes Zuweisungsverfahren bei baubedingt eingeschränkter Schienenwegkapazität im Netzfahrplan

Gemäß § 44 ERegG wendet die DB Netz AG ab dem Netzfahrplan 2019 ein besonderes Zuweisungsverfahren von Schienenwegkapazität im Netzfahrplan an, wenn Schienenwegkapazität durch Baumaßnahmen nur eingeschränkt zur Verfügung steht. Die entsprechenden Regelungen sind im Richtlinienmodul 402.0305 enthalten.

4.2.1.17 Spätere Netzfahrplananmeldung (Zweite Netzfahrplanbearbeitungsphase)

Nach Ende der Trassenanmeldefrist für den Netzfahrplan gem. Ziffer 4.2.1.3 besteht die Möglichkeit weitere Netzfahrplantrassen (spätere Netzfahrplantrassen) zu bestellen.

Die DB Netz AG konstruiert spätere Netzfahrplantrassen mit der Maßgabe, allen Anträgen auf Zuweisungen von Zugtrassen und Änderungen von Trassenverträgen der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung so weit wie möglich stattzugeben, bei gleichzeitig bestmöglicher Ausnutzung der verfügbaren Infrastrukturkapazität unter Berücksichtigung des netzzugangsrelevanten Regelwerks gem. Ziffer 3.2.1.2.2.

Sofern den Anträgen aufgrund bereits vergebener Zugtrassen oder konkurrierender späterer Netzfahrplananmeldungen nicht stattgegeben werden können, wird im Rahmen der nachfolgend aufgeführten Schritte eine Lösung herbeigeführt.

4.2.1.17.1. Konstruktionsspielräume

Für spätere Netzfahrplantrassen, soweit sie nicht für die SGV Marktsegmente mit dem Zusatz „ZFlex“ oder „R-Flex“ (vgl. Ziffern 5.3.4.8 und 5.3.4.9) bestellt wurden, gelten folgende Konstruktionsspielräume:

- Schienenpersonenverkehr: +/-30 Minuten,
- Übrige Zugtrassen (z.B. Güterzüge, Triebfahrzeugfahrten): +/- 60 Minuten.

Für die Marktsegmente mit dem Zusatz Z-Flex und R-Flex ein Konstruktionsspielraum von +/- 120 min.

Die Konstruktion innerhalb dieser Spielräume erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.

4.2.1.17.2. Koordinierungsverfahren

Ist eine Konstruktion der beantragten späteren Netzfahrplantrasse oder der Änderung von Trassenverträgen der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung nicht im Rahmen der Konstruktionsspielräume möglich, führt die DB Netz AG in folgender Reihenfolge ein Koordinierungsverfahren durch:

- Die DB Netz AG fragt beim antragstellenden ZB nach erweiterten Spielräumen. Werden keine erweiterten Spielräume eingeräumt,
- versucht die DB Netz AG eine Lösung der Gestalt zu erarbeiten, wonach alle vertraglich gebundenen Zugtrassen, Änderungen von Trassenverträgen und die beantragten späteren Netzfahrplantrassen entsprechende Kapazität erhalten. Soweit vertraglich gebundene Zugtrassen hierfür geändert werden müssten, führt die DB Netz AG mit den Konfliktpartnern ein Koordinierungsverfahren unter der Bedingung durch, dass Zugangsberechtigte, denen eine Zugtrasse im Rahmen der ersten Netzfahrplanphase zugewiesen wurde, der Durchführung des Koordinierungsverfahrens zustimmen. Wird die Zustimmung durch den betroffenen Zugangsberechtigten nicht innerhalb von einem Arbeitstag erteilt, gilt die Zustimmung als abgelehnt.

4.2.1.17.3. Entscheidungsverfahren

Soweit beantragte spätere Netzfahrplantrassen nicht konfliktfrei konstruiert werden können:

- bleiben vertraglich gebundene Zugtrassen bestehen,
- erfolgt unter den beantragten späteren Netzfahrplantrassen und Änderungen der

Trassenverträge die Entscheidung nach dem Zeitpunkt des Eingangs der Bestellung (first come, first serve). Die Ziffer 4.2.1.8 Absatz 2 findet entsprechend Anwendung.

Die Bearbeitung der späteren Netzfahrplantrassen und der Änderungen der Trassenverträge erfolgt ab dem Vorliegen des endgültigen Netzfahrplans der ersten Netzfahrplanerstellungsphase zeitlich gestaffelt nach dem Zeitpunkt des Eingangs der Bestellungen. Die Abgabe von Angeboten erfolgt ebenfalls zeitlich gestaffelt unmittelbar im Nachgang der Bearbeitung der Bestellung. Sofern eine Bestellung abzulehnen ist, unterrichtet die DB Netz AG die Bundesnetzagentur ebenfalls zeitlich gestaffelt unmittelbar im Nachgang der Bearbeitung.

4.2.1.18 Prüfung der Vorhaltung von Restkapazitäten nach § 56 Abs. 3 ERegG

Die DB Netz AG stellt sicher, dass auch nach Abschluss der Netzfahrplanerstellung kurzfristige Trassenanfragen im Gelegenheitsverkehr bedient werden können. Dazu prüft die DB Netz AG ob das Vorhalten zusätzlicher Kapazitätsreserven notwendig wird.

Im Rahmen dieser Prüfung führt die DB Netz AG eine Vergangenheitsbetrachtung der letzten zwei Netzfahrplanperioden in Bezug auf Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr, Änderungen zum Netzfahrplan und die Stornierungsquote von Netzfahrplantrassen durch und bewertet außerdem die Anzahl der Trassenablehnungen.

Weiterhin werden die Erkenntnisse berücksichtigt, die sich vor der jeweils aktuellen Netzfahrplanerstellung im Rahmen der Kundenbetreuung im regionalen Vertrieb hinsichtlich Fahrplangestaltung, Vorbereitung von Neuverkehren sowie bei der zentralen Fahrlagenberatung ergeben haben.

4.2.2 Gelegenheitsverkehr

Die Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Gelegenheitsverkehr sind im Richtlinienmodul 402.0204 beschrieben. Nachfolgend werden die wesentlichen Grundsätze dargestellt. Charter- und Nostalgieverkehre gemäß Ziffer 5.3.2.7 können nur zum Gelegenheitsverkehr angemeldet werden.

4.2.2.1 Allgemeines

Bei Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr gem. § 56 ERegG handelt es sich um Anmeldungen außerhalb des Netzfahrplans bzw. außerhalb der Fristen des Netzfahrplans.

Darüber hinaus gelten Änderungen der Anmeldungen zur zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung nach dem Anmeldetermin nach Ziffer 4.2.1.2, Satz 3 Unterpunkt 2 als Anmeldung zum Gelegenheitsverkehr.

4.2.2.2 Fehlende oder nicht plausible Angaben

Fehlende Angaben im Rahmen der Trassenanmeldung fordert die DB Netz AG bei den vom anmeldenden ZB oder dem einbezogenen EVU benannten Personen oder Stellen unverzüglich nach. Der Beginn der Bearbeitungsfrist nach Ziffer 4.2.2.4 richtet sich nach dem Zeitpunkt, zu welchem die fehlenden Angaben der DB Netz AG vorliegen. Werden die nachgeforderten Angaben nicht übermittelt, liegt keine vollständige Trassenanmeldung vor; die Anmeldung kann somit zur Trassenbearbeitung nicht angenommen werden.

Die vorstehenden Regelungen gelten sinngemäß auch im Falle nicht plausibler Angaben. Nicht plausibel sind Angaben insbesondere dann, wenn die Angaben in sich widersprüchlich sind, eine Trassenkonstruktion auf dieser Grundlage aus betrieblich-technischen Gründen nicht möglich ist oder ähnliche Widersprüche vorliegen.

Werden über die nachgeforderten Daten hinaus weitere Angaben gemacht, die von der ursprünglichen Anmeldung abweichen, handelt es sich hierbei um eine Änderung der Anmeldung.

Bei Anmeldungen über C&R findet eine automatisierte Bestelleingangsprüfung der Angaben im Rahmen der Trassenanmeldung statt. Der ZB oder das einbezogene EVU erhält also direktes Feedback über die Plausibilität der Trassenanmeldung. Der ZB oder das einbezogene EVU hat beim Scheitern dieser Bestelleingangsprüfung seine Eingaben zu validieren und erneut abzusenden. Bei Unterstützungsbedarf kann sich der ZB an einen Mitarbeiter der DB Netz AG wenden (Kontaktdaten in den Nutzungsbedingungen in **Anlage 4.2.2**).

4.2.2.3 Änderungen von Anmeldungen

Änderungsanmeldungen beinhalten die gleichzeitige Rücknahme der Anmeldung für die zu ändernde Zugtrasse. Ändert der ZB oder das einbezogene EVU eine vollständig vorliegende Trassenanmeldung, beginnt die Bearbeitungsfrist nach Ziffer 4.2.2.4 von neuem zu laufen. Bei Änderungsanmeldungen bleiben die nicht von der Änderung betroffenen Verkehrstage bzw. Teile des Laufwegs unberührt.

4.2.2.4 Fristen für die Bearbeitung von Trassenanmeldungen

Die Bearbeitungsfristen für Trassenanmeldungen im Gelegenheitsverkehr der DB Netz AG gem. § 56 ERegG sind in unten stehender Tabelle dargestellt.

Dabei gelten bei der DB Netz AG als besonders aufwändige Trassenbearbeitungen i. S. v. § 56 Abs. 1 Satz 3 ERegG:

a)

- Fahrten mit Dampflokomotiven (kohle- und ölgefeuert),
- Transporte i. S. der Ziffer 3.4.3,
- Transporte bei denen eine Einzelgrenzlastberechnung erforderlich bzw. gewünscht ist
- Messfahrten und Probefahrten,
- Fahrten mit Fahrzeugen, die nicht schneller als 50 km/h fahren können bzw. dürfen (z. B. Nebenfahrzeuge, Schadfahrten),
- Fahrten, die aufgrund der angemeldeten Fahrzeuge, der Streckenverhältnisse oder anderer Parameter eine besondere Form des Fahrplans erfordern (z. B. Zugleitbetrieb),
- Grenzüberschreitende Fahrten gem. Ziffer 4.2.4,
- Änderungsmeldungen zu Zugtrassen des Netzfahrplans nach dem Anmeldetermin im Sinne der Ziffer 4.2.1.2 Satz 3,

b)

- Fahrten im Gelegenheitsverkehr auf nicht als geöffnet i.S.d. Ziffer 2.5.5 gekennzeichneten Strecken,

	Fristen für die Trassenbearbeitung	Frist des Kunden zur Annahme des Angebots	Frist für die Erstellung der Fahrplanbekanntgabe
Anmeldungen für Zuweisungen einzelner Zugtrassen	unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von 5 Arbeitstagen	1 Arbeitstag	1 Stunde
Anmeldung für Zuweisung einzelner Zugtrassen mit besonders aufwändiger Bearbeitung	a) 4 Wochen b) 2 Wochen	1 Arbeitstag	5 Arbeitstage

Die vorgenannten Fristen sind Maximalfristen

c)

Trassenanmeldungen über C&R sind nur für Trassen des Schienengüter-Gelegenheitsverkehrs mit einer Frist von weniger als 5 Arbeitstagen vor gewünschter Abfahrtszeit möglich, sofern diese Trassenanmeldungen:

- nur einen Verkehrstag umfassen,
- ausschließlich das Schienennetz der DB Netz AG nutzen,
- keinen Fall einer besonders aufwändigen Bearbeitung darstellen (ausgenommen ist die Rückwärtskonstruktion, die über C&R bestellbar ist),
- keine Zugbehandlungsaufenthalte erfordern, bei denen sich die Zugcharakteristik ändert, und
- keinen Ankunftszeitpunkt haben, der später als 23.59h am Folgetag des Abfahrtstages liegt.

Die Frist für die automatisierte Trassenbearbeitung bei der Nutzung von C&R übersteigt im Regelfall nicht 3 Minuten.

4.2.2.5 Nicht fristgerechte Anmeldungen

Die DB Netz AG wird stets versuchen, auch nach vorstehender Tabelle nicht fristgerecht eingegangene Trassenanmeldungen zu bearbeiten. Satz 1 gilt nicht bei Anmeldungen über C&R.

4.2.2.6 Trassenkonstruktion

Die DB Netz AG konstruiert Zugtrassen mit der Maßgabe, allen Anträgen auf Zuweisungen von Zugtrassen so weit wie möglich stattzugeben, bei gleichzeitig bestmöglicher Ausnutzung der verfügbaren Infrastrukturkapazität unter Berücksichtigung der netzzugangsrelevanten Regelwerke gem. Ziffer 3.2.1.2.2.

Zugtrassen für Gelegenheitsverkehr werden im Rahmen der vorhandenen Restkapazität der Infrastruktur konstruiert.

4.2.2.6.1. Konkurrierende Trassenanmeldungen

Steht bei der Trassenkonstruktion eine Zugtrasse in Konkurrenz zu einer anderen Zugtrasse des Gelegenheitsverkehrs, hat die zuerst angemeldete Zugtrasse Vorrang.

4.2.2.6.2. Abweichung von der Trassenanmeldung

a)

Lässt die vorhandene Restkapazität die Abgabe eines der Anmeldung entsprechenden Angebots nicht zu, wird die DB Netz AG zunächst versuchen, ein Angebot ohne erhebliche Abweichungen zu den Vorgaben aus der Anmeldung zu konstruieren.

Erhebliche Abweichungen bei der Konstruktion sind:

- Bei Reisezügen eine zeitliche Abweichung von der Anmeldung um mehr als einer Stunde,
- Bei Reisezügen ein anderer Laufweg als in der Anmeldung angegeben, der angemeldete Verkehrshalte nicht zulässt,
- Bei Güterzügen und sonstigen Fahrten eine zeitliche Abweichung von der Anmeldung um mehr als zwei Stunden.

Ist die Abgabe eines Angebots nur mit erheblichen Abweichungen möglich, wird die DB Netz AG diese Abweichungen mit dem ZB oder dem einbezogenen EVU abstimmen.

Bei Anmeldungen für die Zuweisung einzelner Zugtrassen gem. Ziffer 4.2.2.4 ist bei erheblichen Abweichungen eine Abstimmung mit dem ZB oder dem einbezogenen EVU nicht möglich.

b)

Bei Trassenanmeldungen über die Anwendung C&R gilt folgendes:

- Die geplante Abfahrt muss mindestens 45 Minuten nach Anmeldezeitpunkt liegen. Setzt der ZB eine abweichende Abfahrtszeit an, wird die frühestmögliche Abfahrtszeit vor Versand der Anfrage automatisch korrigiert.
- Die Abfahrtbereitschaft wird bei Priorisierung der Abfahrtszeit unterstellt bzw. bei Priorisierung der Ankunftszeit abgefragt. Bei nicht als abfahrtsbereit gemeldeten Zügen liegt die früheste Abfahrt mindestens 90 Minuten nach dem Anmeldezeitpunkt.

4.2.2.7 Trassenangebot durch die DB Netz AG

4.2.2.7.1.

Bei Anmeldungen gem. § 56 Abs. 1 ERegG erhält der ZB das Trassenangebot von der DB Netz AG unverzüglich, spätestens aber nach Ablauf der Bearbeitungsfrist nach Ziffer 4.2.2.4. Die DB Netz AG wird auch Anmeldungen auf Zuweisung einer Zugtrasse, deren beantragte bzw. notwendige Abfahrtszeit weniger als ~~73 Stunden~~ 5 Arbeitstage nach dem Anmeldetermin liegt, unverzüglich bearbeiten. In diesen Fällen kann nicht ausgeschlossen werden, dass eine Trassenzuweisung vor der beantragten bzw. notwendigen Abfahrtszeit aus betrieblich-technischen Gründen nicht mehr möglich ist.

Die DB Netz AG ist berechtigt im Falle einer Anmeldung zur Zuweisung einer Zugtrasse weniger als ~~73 Stunden~~ 5 Arbeitstage vor Abfahrt nach Ziffer 4.2.2.9.2 Abs. 2, aufgrund der Trassenanmeldung Angebote für Teilstrecken abzugeben.

Im Falle einer Anmeldung eines ZB nach § 1 Abs. 12 Nummer 2 lit. a) bis c) ERegG ist das Angebot der DB Netz AG an den Zugangsberechtigten zu richten. Parallel ist von der DB Netz AG ein Angebot bezüglich der der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen der NBN an das einbezogene EVU zu richten. Das einbezogene EVU ist nach Benennung an vorherige Erklärungen des ZB hinsichtlich der Trassenanmeldung gebunden. Die Erklärungen des ZB sind bezogen auf den jeweiligen ENV verbindlich.

Das einbezogene EVU ist verpflichtet, unverzüglich Ansprechpartner i. S. des Grundsatz-INV zu benennen.

4.2.2.7.2.

Bezieht sich der Laufweg einer angemeldeten Zugtrasse auf mehr als einen Regionalbereich der DB Netz AG und wünscht der ZB oder das einbezogene EVU ein Angebot für Teilstrecken, wird die DB Netz AG diesem Wunsch möglichst nachkommen. Ziffer 4.2.2.9 bleibt unberührt.

4.2.2.7.3.

Bei Anmeldungen über die Anwendung C&R erhält der ZB bis zu drei Trassenangebote. Der ZB bekommt das Angebot direkt in der App angezeigt. Die Frist zur Angebotsannahme beträgt 10 Minuten nach vollständiger Übermittlung des Angebots. Erfolgt innerhalb dieser Frist keine Reaktion, verfällt das Angebot.

4.2.2.8 Angebotsabgabe vor Inkrafttreten eines Netzfahrplans

Bei Anmeldungen zum Netzfahrplan, die nach Ziffer 4.2.1.4 als nicht fristgerecht und somit als Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr behandelt werden, beginnt die Bearbeitungsfrist gem. Ziffer 4.2.2.4 mit Fertigstellung des endgültigen Netzfahrplans, auf welchen sich die Anmeldung ursprünglich bezog.

4.2.2.9 Zustandekommen des ENV

Der ENV über die jeweils konkrete Nutzung einer Zugtrasse i. S. d. § 1 Abs. 20 ERegG kommt zwischen der DB Netz AG und dem ZB oder dem einbezogenen EVU wie folgt zustande:

4.2.2.9.1. Angebotsannahme

Die Annahme des Angebots durch den ZB hat bei fristgerechten Anmeldungen innerhalb der Annahmefrist nach § 56 Abs. 1 Satz 2 ERegG i. V. m. Ziffer 4.2.2.4 zu erfolgen. Die Annahme kann schriftlich oder elektronisch erfolgen. Andernfalls kommt der ENV nicht zu Stande. Es gilt Ziffer 5.4.2 i.V.m. Ziffer 5.6.3.1.

4.2.2.9.2. Verzicht auf schriftliche Annahme

Der ZB oder das einbezogene EVU kann bereits mit seiner Anmeldung den Verzicht auf eine schriftliche Annahme erklären. In diesen Fällen gilt das Angebot als angenommen, wenn es dem ZB oder dem einbezogenen EVU zuzuging und der ZB oder das einbezogene EVU nicht unverzüglich widerspricht.

Im Falle einer Anmeldung nach Ziffer 4.2.2.7.1 Satz 2 gilt das Angebot auch als angenommen, wenn der ZB oder das einbezogene EVU nach Zugang des Angebots nicht unverzüglich erklärt, die angebotene Zugtrasse nicht nutzen zu wollen. Das Angebot ist ebenfalls angenommen, wenn der ZB oder das einbezogene EVU bereits nach Zugang eines Angebots für Teilstrecken beginnt, den angebotenen Teil zu nutzen sowie wenn und soweit er aufgrund einer Fahrplananordnung der DB Netz AG abfährt.

4.2.2.10 Trassenablehnungen

Kann eine Anmeldung im Rahmen der Restkapazität der Infrastruktur nicht umgesetzt werden oder stimmt der ZB oder das einbezogene EVU erheblichen Abweichungen nach Ziffer 4.2.2.6.2 nicht zu, so erfolgt eine Mitteilung nach § 72 Satz 1 Nr. 2 ERegG und die Vorabprüfung durch die BNetzA nach § 73 Abs. 1 Nr. 2 ERegG.

4.2.3 Zusammenarbeit der DB Netz AG bei der Bereitstellung von Schienenwegkapazität und der Zuweisung von netzübergreifenden Zugtrassen mit anderen Betreibern der Schienenwege (BdS)

4.2.3.1 Zusammenarbeit der DB Netz AG mit inländischen BdS

Zur netzübergreifenden Bereitstellung von Schienenwegkapazität und Zuweisung von Zugtrassen hat die DB Netz AG Vereinbarungen mit anderen BdS geschlossen.

Diese Vereinbarungen regeln die Arbeitsschritte für alle Prozessbeteiligten bei der Beantragung und Zuweisung von Zugtrassen, sofern mindestens zwei BdS beteiligt sind. Die Regelungen gelten bei der Netzfahrplanerstellung und für den Gelegenheitsverkehr für alle Verkehrsarten.

Zum detaillierten Inhalt der Vereinbarungen der DB Netz AG mit anderen BdS zu nationalen und internationalen Trassenanträgen im Netzfahrplan und im Gelegenheitsverkehr siehe **Anlage 4.2.3.1**.

4.2.3.2 Zusammenarbeit der DB Netz AG mit ausländischen BdS

Die Organisation der Zusammenarbeit der DB Netz AG mit ausländischen BdS richtet sich nach der Richtlinie 302 zu grenzüberschreitenden Bahnstrecken im Rahmen des betrieblich-technischen Regelwerks (**Anlage 3.2.1.2.3**).

4.2.4 Grenzüberschreitende Trassenanmeldungen

Zugtrassen im grenzüberschreitenden Verkehr können jeweils bei den gem. Ziffer 1.6.2 ausgewiesenen Ansprechpartnern der beteiligten Nachbar-EIU oder als harmonisierte Zugtrasse für die gesamte internationale Strecke bei einem der beteiligten OSS angemeldet werden.

Bezüglich der Trassenanmeldung, -bearbeitung und Angebotserstellung gelten die Regelungen der Nutzungsbedingungen der jeweiligen Nachbar-EIU.

Anforderungen der DB Netz AG an eine harmonisierte Trassenanmeldung:

- Trassenanmeldung über die IT-Anwendung PCS (vgl. Ziffer 1.7.2.2) oder Verwendung des aktuellen RNE-Anmeldeformulars.
- Gliederung nach nationalen Streckenabschnitten und Angabe aller gegebenenfalls verantwortlichen ZB oder einbezogenen EVU. Der ZB oder das einbezogene EVU muss die Zugangsvoraussetzungen erfüllen.
- Für die deutsche Teilstrecke des Laufweges: Angabe eines für die Trassenplanung verantwortlichen deutschsprachigen Ansprechpartners.
- Für die deutsche Teilstrecke: Beachtung der Pflichtangaben gemäß den Regelungen dieser NBN.

Erfolgt zum RNE-Formular eine zusätzliche und damit doppelte Trassenanmeldung für die deutsche Teilstrecke über das TPN und weichen die Angaben voneinander ab, ist die Anmeldung über TPN maßgebend.

Bei der Anmeldung über die IT-Anwendung PCS müssen allgemeine und spezielle nationale Angaben (Pflichtangaben gemäß den Regelungen dieser NBN) vorgenommen werden. Weichen diese Angaben voneinander ab, sind die nationalen Angaben maßgebend.

4.2.4.1 Trassenkonstruktion auf den Grenzstrecken

Liegt eine Trassenanmeldung über eine Grenzstrecke vor, zu der beim benachbarten EIU keine korrespondierende Anschlussstrecke angemeldet wurde, erfolgt die Trassenkonstruktion bis zu einem geeigneten vorgelagerten Bahnhof im Bereich der DB Netz AG.

Liegt eine Trassenanmeldung über eine Grenzstrecke vor, zu der beim benachbarten EIU eine korrespondierende Anschlussstrecke angemeldet wurde, erfolgen im Angebot der DB Netz AG die Angaben für das Gebiet des benachbarten EIU unter Vorbehalt der Zustimmung durch das Nachbar-EIU.

4.2.5 Katalogtrassen auf Güterverkehrskorridoren

PaPs sind ab der Veröffentlichung des Trassenkatalogs (vgl. Ziffer 4.2.5.1) bis zum Anmeldeabschluss für den Netzfahrplan speziell für Trassenanmeldungen im grenzüberschreitenden SGV reserviert.

Der Korridor OSS (vgl. Ziffer 1.7.1.1) bietet PaPs sowie Kapazitätsreserven („reserve capacity“) für grenzüberschreitende Schienengüterverkehre gemäß Artikel 13 und 14 der EU-Verordnung 913/2010 auf Basis des im Folgenden beschriebenen Verfahrens an.

4.2.5.1 Trassenanmeldungen für PaPs

Die PaPs werden jeweils Mitte Januar (11 Monate vor Beginn des Netzfahrplans) in einem speziellen Trassenkatalog veröffentlicht. Dieser ist über das Path Coordination System (PCS vgl. Ziffer 1.7.2.2) und die Homepage des jeweiligen Korridors zugänglich.

Einzelheiten werden durch RNE im Internet zur Verfügung gestellt:

<http://pcs.rne.eu>

Trassenanmeldungen für grenzüberschreitende Schienengüterverkehre auf PaPs bzw. auf Teilabschnitten der PaPs, die mindestens eine Grenze auf einem Korridor überqueren, können bis zum Anmeldeschluss für den Netzfahrplan ausschließlich direkt in PCS und damit abweichend von Ziffer 4.2.4 nicht bei den jeweiligen betroffenen EIU abgegeben werden. Ein Account für PCS kann direkt bei der RNE oder über den Korridor OSS beantragt werden.

Für den Fall des technischen Ausfalls von PCS bietet RNE die Möglichkeit, Trassenanmeldungen für PaPs unter Verwendung des aktuellen RNE-Anmeldeformulars an den unter Ziffer 1.7.1.2 genannten Ansprechpartner zu übermitteln.

Einzelheiten werden durch RNE im Internet zur Verfügung gestellt:

<http://pcs.rne.eu>

Trassenanmeldungen für PaPs die direkt bei der DB Netz AG eingehen, werden als Trassenanmeldungen im Netzfahrplan i.S.d. Ziffer 4.2.1.5 behandelt. Sofern die Bezugnahme auf einen PaP festgestellt wird, erfolgt diesbezüglich eine Information an den anmeldenden ZB und den Korridor OSS.

Internationale Trassenanmeldungen, die nach dem Anmeldeschluss für den Netzfahrplan via PCS an den Korridor OSS gerichtet werden, werden wie Trassenanmeldungen für den Gelegenheitsverkehr behandelt. Der Korridor OSS leitet die Trassenanmeldungen an die betroffenen EIU weiter und informiert den ZB.

Im Zusammenhang mit PaPs können beim Korridor OSS auch Zu- und Abbringertrassen („feeder and outflow paths“) im Buchungstool PCS angemeldet werden. Der Korridor OSS leitet diese Trassenanmeldung sodann an den/die betroffenen EIU zur Bearbeitung weiter und übermittelt den ZB ein Angebot zum vorläufigen bzw. endgültigen Netzfahrplanentwurf in PCS (PaP incl. feeder and outflow paths) von EIU, die am Korridor beteiligt sind.

PaPs können in einzelnen Abschnitten als "Flex PaP" gekennzeichnet sein. In diesem Fall sind die im PaP Katalog angegebenen An-/Abfahrtszeiten sowie die angegebenen Halteorte und die angegebene Haltedauer lediglich als Anhaltspunkte zu verstehen und können vom ZB bei der Trassenanmeldung innerhalb eines vorgegebenen Rahmens verändert werden. Maßgeblich hierfür ist, dass die vorgegebene Gesamtfahrzeit (standard running time) inklusive der maximalen Haltedauer zwischen fixen Betriebsstellen (d.h. in der Regel an den mit den benachbarten EIU abgestimmten Grenzbetriebsstellen) nicht überschritten wird. Innerhalb dieses Rahmens können Halteorte und -dauer beliebig entsprechend der individuellen Bedürfnisse des ZB angemeldet werden (z.B. durch Ersetzen eines in der Flex PaP angegebenen Halteorts durch einen anderen Halteort auf der Streckenführung des SGV Korridors oder durch Kumulierung/Verteilung der maximalen Haltedauer in unterschiedliche Halteorte).

Der Korridor OSS prüft die Trassenanmeldung und weist den in PCS federführenden ZB auf fehlende oder nicht plausible Angaben hin – insbesondere auch bzgl. des Flex PAP Rahmens. Der Korridor OSS fordert unverzüglich eine Klarstellung dieser Angaben innerhalb von fünf Kalendertagen ein. Trassenanmeldungen, die nicht klargestellt werden können bzw. die auch nach

Klarstellung nicht dem vorgegebenen Flex PaP Rahmen entsprechen, werden vom Korridor OSS an die betroffenen EIU zur weiteren Bearbeitung im Netzfahrplan weitergeleitet.

Einzelheiten zum Procedere sind im jeweiligen CID Buch 4 der SGV-Korridore beschrieben, die auf den Internetseiten der SGV-Korridore veröffentlicht sind.

4.2.5.2 Trassenzuweisung von PaPs

Der jeweilige Korridor OSS trifft eine Zuweisungsentscheidung für den Gesamtlaufweg des Korridors nach einer einheitlichen Zuweisungsregelung, die vom Exekutivrat des jeweiligen SGV-Korridors verabschiedet wurde und die abweichend von Ziffer 4.2.1.9 gilt.

Für die SGV-Korridore Rhein-Alpen, Skandinavien-Mittelmeer, Atlantik, Orient/Östliches Mittelmeer, Nordsee-Ostsee und Rhein-Donau gilt die Zuweisungsregelung aus Annex 1 des „Framework for Capacity Allocation“, **Anlage 4.2.5**.

Der Korridor OSS teilt den ZB Anfang Mai das Zwischenergebnis der Zuweisungsentscheidung mit. Die endgültige Zuweisung erfolgt im Rahmen des nachfolgend dargestellten Prozederes.

Nach Erstellung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs durch die EIU teilt der Korridor OSS den ZB im Namen aller beteiligter EIU elektronisch via PCS den Stand des vorläufigen Netzfahrplanentwurfes für den internationalen Gesamtlaufweg zu den Trassenanmeldungen mit (PaP inkl. Feeder-Trassen und/oder Alternativangebote). Hierzu können die ZB binnen eines Monats elektronisch in PCS Stellung nehmen. Auf Basis des endgültigen Netzfahrplanentwurfs erstellt der Korridor OSS in PCS das Trassenangebot im Namen der beteiligten EIU. Für den weiteren Prozess (v. a. Annahme des Trassenangebots, kommerzielle Bedingungen wie z.B. Trassenpreis, Storno etc.) gelten die jeweiligen nationalen Schienennetz-Benutzungsbedingungen der beteiligten EIU und die ENV werden mit den jeweiligen EIU abgeschlossen. Trassenanmeldungen, für die nach Anwendung der Zuweisungsregelung keine PaP zur Verfügung gestellt werden kann, werden vom Korridor OSS an die betreffenden EIU zur Konstruktion eines Alternativangebots weitergeleitet. Diese Trassenanmeldungen gelten in jedem Fall als fristgemäße Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan und müssen nicht erneut abgegeben werden. Gleiches gilt für die beim Korridor OSS angemeldeten Feeder-Trassen und/oder Änderungswünsche zu PaPs.

Zu den Fristen im Netzfahrplan vgl. auch Ziffer 4.2.1.3 sowie zur Kommunikation ab dem vorläufigen Netzfahrplan die Ziffern 4.2.1.12 ff.

Änderungsanmeldungen, die nach dem Anmeldeschluss für den Netzfahrplan eingehen und die Rangfolge der Zuweisungsentscheidung und/oder die Grenzzeiten der PaP verändern, werden als Trassenanmeldung im Gelegenheitsverkehr behandelt.

Einzelheiten des Trassenanmelde- und -zuweisungsverfahrens sowie die vom Exekutivrat des Korridors beschlossene Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität im Sinne des Art. 14 Abs.1 EU-VO 913/2010 werden auf den Homepages der jeweiligen Korridore zur Verfügung gestellt (vgl. Links unter Ziffer 1.7.1).

4.2.5.3 Trassenanmeldungen für Kapazitätsreserven

Kapazitätsreserven auf den SGV-Korridoren werden jeweils 2 Monate vor Beginn des Netzfahrplans veröffentlicht.

Diese Kapazitätsreserven werden in Form von freien Kapazitäten pro Kalendertag und Korridorabschnitt basierend auf Standardfahrzeiten und Standardparametern angegeben. Hierzu veröffentlicht der Korridor OSS einen Reserve Capacity Calendar, in dem die Anzahl der in Restkapazität möglichen Trassen für internationale Güterverkehre pro Kalendertag / Korridorabschnitt ausgewiesen ist.

Der Reserve Capacity Calendar wird im Internet zur Verfügung gestellt und vom Korridor OSS laufend aktualisiert.

Trassenanmeldungen für Restkapazitäten können elektronisch direkt beim Korridor OSS in PCS abgegeben werden.

Der Korridor OSS berücksichtigt nur Trassenanmeldungen die mindestens 30 Tage vor dem Verkehrstag abgegeben werden. Für die Bearbeitung von Trassenanmeldungen mit einem kürzeren Vorlauf sind die jeweiligen EIU nach dem in den jeweiligen nationalen Schienennetz-Benutzungsbedingungen beschriebenen Verfahren zuständig.

Für Änderungen von Trassenanmeldungen für Restkapazitäten gilt Ziffer 4.2.2.3 analog.

4.2.5.4 Trassenzuweisung von Kapazitätsreserven

Der Korridor OSS trifft eine Zuweisungsentscheidung nach der Reihenfolge des Eingangs der Trassenanmeldungen für Restkapazitäten in PCS und aktualisiert den veröffentlichten Reserve Capacity Calendar entsprechend.

In den SGV-Korridoren wird der jeweilige Korridor OSS den Antragstellern das konkrete Trassenangebot für den internationalen Gesamtlaufweg in PCS bis spätestens 10 Kalendertage vor dem ersten Verkehrstag übermitteln.

4.3 Kapazitätsbedarf für Instandhaltung und Erweiterung/Erneuerung der Infrastruktur

Es gelten die Regelungen der Ziffer 2.5.3 und des Richtlinienmoduls 402.0305.

4.4 Rahmenverträge

Die nachfolgenden Ziffern des Kapitels 4.4 gelten insofern nur noch für Rahmenverträge, die bis einschließlich 30.11.2016 abgeschlossen wurden.

4.4.1 Allgemeines

- a) Bei vorhandenen Rahmenverträgen wird die DB Netz AG dem ZB für den Fall, dass bei der Netzfahrplanerstellung Anträge auf zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzung vorliegen, eine Zugtrasse i. S. d. § 1 Abs. 20 ERegG innerhalb der rahmenvertraglich vereinbarten Bandbreite ohne Durchführung des Höchstpreisverfahrens anbieten.
- b) Die definierte Schienenwegkapazität wird in den Anlagen zum Rahmenvertrag explizit benannt.
Die Bezugslinie einer Schienenwegkapazität definiert sich durch die Zeit-, Verkehrstags- und Laufwegangaben der jeweiligen Anlage zum Rahmenvertrag.
- c) Bandbreiten sind die zulässigen Abweichungen von einer Bezugslinie, die im Rahmen der Konstruktion einer Netzfahrplantrasse, welche mit Bezug zu einem Rahmenvertrag angemeldet wurde, Anwendung finden können. Sie werden so gewählt, dass unter betrieblichen Bedingungen mindestens drei Zugtrassen zur Verfügung stehen können. Für Schienenwegkapazitäten gelten mindestens folgende Bandbreiten
 - + / - 3 Minuten für S-Bahn-Verkehr auf reinen S-Bahn-Strecken
 - + / - 5 Minuten für den Personenverkehr
 - + / - 30 Minuten für den Güterverkehr
- d) Eine Übersicht der durch Rahmenverträge gebundenen Kapazitäten auf den Strecken der DB Netz AG findet sich im ISR (vgl. Ziffer 2.3.21). Darin wird dargestellt, auf welchen Strecken die durch Rahmenverträge gebundene Kapazität die 75 Prozent-Grenze überschreitet bzw. nicht überschreitet.
- e) Der ZB kann darüber hinaus einen Antrag auf Offenlegung von Rahmenverträgen nach Maßgabe der Ziffer 5.4.7 stellen.

4.4.2 Änderung

4.4.2.1

- a) Anmeldungen für Änderungen von Rahmenverträgen müssen elektronisch über TPN oder schriftlich bzw. als Datenträger unter Verwendung des jeweils gültigen Bestellformulars und unter Angabe der betroffenen Kapazitätsnummer beim nach Ziffer 1.6.1 zuständigen Ansprechpartner der DB Netz AG abgegeben werden.
- b) Damit Änderungen von Rahmenverträgen zur jeweils nächsten Netzfahrplanperiode in Kraft treten können, sind die Anmeldungen für Änderungen bis spätestens zum 2. Montag im Oktober des der Anmeldung zum jeweiligen Netzfahrplan vorausgehenden Kalenderjahres erforderlich.
- c) Soll eine Änderung eines bestehenden Rahmenvertrages bei der Erstellung eines Netzfahrplans Berücksichtigung finden, so muss diese Änderung spätestens bis zu dem Ende der Frist, innerhalb derer ZB Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen für diesen Netzfahrplan stellen können (vgl. Ziffer 4.2.1.3), abgeschlossen sein.
- d) Ein Änderungsverlangen soll sich auf Schienenwegkapazitäten beziehen, die von der dauerhaften Änderung an der Infrastruktur unmittelbar betroffen sind (Primärbetroffenheit). Soweit durch die Änderung einer Schienenwegkapazität die Änderung einer weiteren, hiervon unmittelbar betroffenen Schienenwegkapazität erforderlich wird (Sekundärbetroffenheit), kann eine solche Änderung ebenfalls erfolgen. Eine darüber hinausgehende Änderung von Schienenwegkapazitäten ist nicht möglich. Eine Änderung einer Schienenwegkapazität ist nicht erforderlich, soweit sie allein mit dem drohenden Verlust von Anschlüssen bzw. der Störung von Umläufen begründet wird.

4.4.2.2

Es können nur vollständig und korrekt ausgefüllte Anmeldungen für Änderungen bearbeitet werden. Fehlende oder unplausible Angaben fordert die DB Netz AG bei der von dem anmeldenden ZB benannten Person oder Stelle unverzüglich nach. Die nachgeforderten Angaben sind innerhalb von drei Arbeitstagen zu übermitteln. Übermittelt der ZB die Angaben nach dieser Frist oder nimmt er Änderungen bzw. Ergänzungen an der Anmeldung vor, die nicht angefordert wurden, so führt dies dazu, dass diese Anmeldung ungültig wird.

4.4.3 Vertragsstrafe

Eine pauschale Vertragsstrafe i.S.d. § 49 Abs. 4 ERegG in Höhe von 400,00 EUR je betroffener Schienenwegkapazität wird erhoben, wenn:

- auf eine rahmenvertraglich gebundene Schienenwegkapazität bei der Trassenanmeldung zum Netzfahrplan kein Bezug genommen wird,
- das Trassenangebot, mit Bezug zu einer rahmenvertraglich gebundenen Schienenwegkapazität vom ZB nicht oder nicht fristgerecht angenommen wird,
- oder wenn der ZB mit seiner Trassenanmeldung vom rahmenvertraglich gebundenen Laufweg abweicht. Letzteres gilt nicht, sofern die Abweichung durch Bautätigkeit bedingt ist und nach den Vorgaben des Rahmenvertrages mitgeteilt wurde.

Ziffer 5.6.3.1 bleibt hiervon unberührt.

Die Regelungen der Ziffer 4.4.3 gelten nur für Rahmenverträge, die ab dem 15.04.2014 abgeschlossen wurden.

4.4.4 Rahmenvertragsschutz für Marktsegment Punkt-zu-Punkt-Verkehr

Mit der Bestellung eines Zuges in dem Marktsegment Punkt-zu-Punkt-Verkehr (vgl. Ziffer 5.3.2.8) verliert der Zugangsberechtigte nicht den Rahmenvertragsschutz, sofern die rahmenvertraglich gesicherten Bandbreiten im Rahmen der Trassenanmeldung eingehalten werden.

4.5 Trassenzuweisung

Die Bestimmungen für die Trassenzuweisung werden gemeinsam mit den Regelungen für die Trassenanmeldung in Ziffer 4.2 behandelt.

4.5.1 Anmeldungen im Netzfahrplan

Für die Anmeldung im Netzfahrplan siehe die Ausführungen unter Ziffer 4.2.1 bis Ziffer 4.2.1.6.

4.5.2 Spätere Netzfahrplananmeldungen

Für die Anmeldung späterer Netzfahrplananmeldungen siehe die Ausführungen unter Ziffer 4.2.1.17 bis Ziffer 4.2.1.17.1.

4.5.3 Anmeldungen im Gelegenheitsverkehr

Für die Anmeldung im Gelegenheitsverkehr siehe die Ausführungen unter Ziffer 4.2.2.

4.5.4 Koordinierungsprozess

Für die Koordinierungsverfahren (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) siehe Ziffer 4.2.1.7 (inkl. Unterpunkte).

Für die Koordinierungsverfahren späterer Netzfahrplananmeldungen (zweite Netzfahrplanbearbeitungsphase) siehe Ziffer 4.2.1.17.2.

Für die Regelungen bei Konflikten im Gelegenheitsverkehr, siehe Ziffern 4.2.2.6.1 und 4.2.2.6.2.

4.5.5 Streitbeilegungsverfahren

Für das Streitbeilegungsverfahren (erste Phase der Netzfahrplanerstellung), siehe Ziffern 4.2.1.8 bis 4.2.1.11.

Für das Entscheidungsverfahren bei späteren Netzfahrplananmeldungen (zweite Netzfahrplanbearbeitungsphase) siehe Ziffer 4.2.1.17.3.

4.6 Überlastete Schienenwege

4.6.1 Vorgehensweise

Die DB Netz AG detektiert überlastete Schienenwege bzw. Schienenwege, deren Kapazität absehbar in naher Zukunft nicht ausreichen wird, gemäß der Verwaltungsrichtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes und der Bundesnetzagentur zum „Überlasteten Schienenweg“. Die Verwaltungsrichtlinie stellt die Bundesnetzagentur zur Verfügung.

www.bundesnetzagentur.de/cln_1411/DE/Sachgebiete/Eisenbahnen/Unternehmen_Institutionen/Schienenwege/schienenwege-node.de

Innerhalb von sechs Monaten nach erfolgter Überlastungserklärung führt die DB Netz AG eine Kapazitätsanalyse nach § 58 ERegG für den als überlastet erklärten Schienenweg durch. Die DB Netz AG erstellt anschließend innerhalb von drei weiteren Monaten den Entwurf eines Plans zur Erhöhung der Schienenwegkapazität der nach Konsultation der Nutzer gem. § 59 ERegG Eisenbahn-Bundesamt und Bundesnetzagentur vorzulegen ist. Den Entwurf veröffentlicht die DB Netz AG unter:

www.dbnetze.com/stellungnahmeverfahren

Zugangsberechtigte haben die Möglichkeit, innerhalb eines Monats nach Veröffentlichung eine Stellungnahme zu dem Entwurf abzugeben.

4.6.2 Überlastungserklärungen und Nutzungsvorgaben

Die DB Netz AG hat gem. § 55 ERegG Schienenwege für überlastet erklärt und spezielle Nutzungsvorgaben erstellt.

Die von der DB Netz AG für überlastet erklärten Schienenwege und die dafür geltenden Nutzungsvorgaben sind als Anlage 4.6.2 Bestandteil dieser NBN.

4.6.3 Detektion weiterer überlasteter Schienenwege

Über die Detektion weiterer überlasteter Schienenwege informiert die DB Netz AG unter:

www.dbnetze.com/uels

4.6.4 Nutzungsvorgaben und Rahmenverträge

Die Regelung der vorstehenden Ziffer 4.6.1 gilt sinngemäß für den Prozess der Anmeldung, Bearbeitung und Zuweisung von Kapazitäten mittels Rahmenverträgen.

Für die als überlastet erklärten Strecken werden Rahmenvertragsänderungen nur dann akzeptiert, wenn mit der Änderung die Nutzungsvorgaben erfüllt werden. Dies gilt auch, wenn es sich nur um Teilstrecken der Rahmenvertragsanmeldung handelt.

Die Regelung der Ziffer 4.6.4 gilt nicht für Rahmenverträge, die vor dem 15.04.2014 abgeschlossen wurden.

4.6.5 Fahrlagenberatung

Zur Unterstützung der Trassenplanung und -anmeldung von vorgenannten Nutzungsvorgaben betroffener Strecken, bietet die DB Netz AG dem ZB die Möglichkeit einer unentgeltlichen Fahrlagenberatung.

Nähere Informationen über die Möglichkeit einer Fahrlagenberatung sind bei den Regionalbereichen erhältlich:

www.dbnetze.com/kontakte

4.7 Außergewöhnliche Transporte, Gefahrguttransporte und Trassenanmeldungen mit Einzelgrenzlastberechnung

4.7.1 Trassenanmeldungen für außergewöhnliche Transporte

Bei der Bearbeitung einer Trassenanmeldung von aT gem. Ziffer 3.4.3, handelt es sich um eine besonders aufwändige Bearbeitung i. S. der Ziffer 4.2.2.4. Die hierfür geltenden Fristen sind in der Tabelle der vorgenannten Ziffer der NBN aufgeführt.

Bei der Trassenanmeldung von aT gem. Ziffer 3.4.3.1 ist die „Bza-Nr.“ der Machbarkeitsstudie aT anzugeben.

Bei der Trassenanmeldung von übergroßen Fahrzeugen gem. Ziffer 3.4.3.2 ist die Auftragsnummer der Befahrbarkeitsprüfung anzugeben.

Bei der Trassenanmeldung von Fahrzeugen gem. Ziffer 3.4.5.3 ist die Auftragsnummer des Kompatibilitätsnachweises für Brücken anzugeben.

4.7.2 Trassenanmeldungen für Gefahrguttransporte

Beabsichtigt der ZB oder das einbezogene EVU Gefahrgut i. S. d. GGVSEB und RID zu transportieren, ist dies nebst entsprechender Gefahrklasse nach der RID bei der Trassenanmeldung vom ZB anzugeben.

4.7.3 Trassenanmeldungen mit Einzelgrenzlastberechnung

Beabsichtigt der ZB eine Trasse mit Einzelgrenzlastberechnung anzumelden, ist bei der Trassenanmeldung die Nummer der Einzelgrenzlastberechnung anzugeben.

4.7.3.1 Gesicherte Durchfahrten

Ergibt sich aus einer Einzelgrenzlastberechnung die Notwendigkeit an Signalen, die die Zugfolge regeln, gesicherte Durchfahrten zu planen, entscheidet die DB Netz AG über die Gewährung der gesicherten Durchfahrt nach den im Folgenden dargestellten Kriterien:

- a) Bei Strecken mit einer Auslastung bis zu 35 % werden gesicherte Durchfahrten gewährt, wenn für das betroffene Fahrplanjahr das bekannte/ zu erwartende Betriebsprogramm trotz der Gewährung einer gesicherten Durchfahrt möglich bleibt und keine anderen Züge behindert werden.
- b) Bei Strecken mit einer Auslastung über 35 % können gesicherte Durchfahrten gewährt werden, wenn die Vorgaben nach vorstehender lit. a) erfüllt werden und wenn nicht an mehr als zwei direkt aufeinander folgenden Signalen gesicherte Durchfahrten benötigt werden. Eine weitere gesicherte Durchfahrt auf dem Laufweg des Zuges darf frühestens am dritten diesen Signalen folgendem Signal erforderlich werden. Ausnahmen hiervon sind im Falle von zwei oder mehr arbeitenden Triebfahrzeugen im Einzelfall möglich.
- c) Für überlastete und voraussichtlich in naher Zukunft für überlastet erklärte Schienenwege nach Ziffer 4.6 werden gesicherte Durchfahrten nicht zugelassen.

Wünscht der Kunde eine Ermittlung der maximalen Last, die unter Beachtung der vorgenannten Kriterien gefahren werden kann, so ist dies in der Anmeldung für die Einzelgrenzlastberechnung anzugeben.

Für die erforderlichen Prüfungen zu gesicherten Durchfahrten erhöht sich die in Ziffer 3.4.6 Abs. 3 genannte Frist um 5 Werktage.

Eine tabellarische Übersicht mit den Auslastungsgraden wird im Internet als Bestandteil dieser NBN zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/gesichertedurchfahrten

4.8 Anzuwendende Regeln nach der Trassenzuweisung

4.8.1 Regeln für die Trassenänderung (durch den Zugangsberechtigten)

Zu den Regeln für Änderungen durch den Zugangsberechtigten, siehe Ziffer 5.6.1.

4.8.2 Regeln für Trassenänderung (durch das EIU)

Zu den Regeln für Änderungen aufgrund von Baumaßnahmen durch das EIU, siehe Ziffern 4.3 und 5.6.2.

4.8.3 Regeln für Nichtnutzung

Für die Nichtnutzung von Zugtrassen gilt das besondere Kündigungsrecht nach § 60 Abs. 2 ERegG. Zu den Regeln für Nichtnutzung, siehe Ziffer 5.6.3.

4.8.4 Regeln für Stornierung

Wegen der Stornierung von Trassen gilt Ziffer 5.6.4 inkl. Unterziffern.

4.9 TTR (Redesign of the International Time Tabling Process) und TTR-Pilotprojekte

4.9.1 Ziele von TTR

RailNetEurope (RNE) und Forum Train Europe (FTE), arbeiten derzeit mit Unterstützung vom Europäischen Schienengüterverkehrsverband (ERFA), an einer Neugestaltung des internationalen Fahrplanerstellungsprozesses (TTR). Das Ziel von TTR ist die Harmonisierung und Verbesserung des europäischen Eisenbahnfahrplansystems, um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs deutlich zu erhöhen.

TTR besteht aus verschiedenen Komponenten, darunter insbesondere eine verbesserte Planung der Verteilung der Infrastrukturkapazität und die Einführung neuer Kapazitätsvergabeprozesse.

Ziel ist es, allen Marktbedürfnissen besser gerecht zu werden und zu einer optimierten Nutzung der vorhandenen Infrastrukturkapazität zu führen. Für den Großteil des Güterverkehrs wird es mehr Möglichkeiten für kurzfristige Trassenanträge und damit mehr Flexibilität bedeuten, um den Kundenbedürfnissen besser gerecht zu werden.

Ausführliche Informationen über das Projekt finden Sie auf

<http://ttr.rne.eu/> und <http://www.forumtraineurope.eu/services/ttr/>

4.9.2 TTR-Pilotprojekte

Während der Fahrplanperiode 2022 wird der TTR-Pilotversuch fortgeführt, der die Ergebnisse des Projekts „Redesign of the international timetabling process (TTR)“ auf den folgenden Strecken prüfen soll:

- Mannheim - Miranda de Ebro (im deutschen Netz Mannheim - Saarbrücken Grenze) sowie
- Basel - Mannheim - Aachen (im dt. Netz Mannheim Rbf bis Basel Bad Rbf)

Allgemeine Informationen sowie Einzelheiten zu den Pilotphasen („Details zu den Verfahren“) finden sich

- für den TTR-Piloten Mannheim-Miranda de Ebro (Atlantik) in der Anlage 4.9.2 a sowie
- für den TTR-Piloten Basel - Mannheim - Aachen in der Anlage 4.9.2 b.

Weitere Informationen finden sich unter:

<http://www.rne.eu/sales-timetabling/ttr/>

5 LEISTUNGEN UND ENTGELTE

5.1 Einleitung

Die DB Netz AG erbringt für den ZB die in diesem Kapitel aufgeführten Leistungen des Mindestzugangspakets, Zusatzleistungen und Nebenleistungen.

Für das Kapitel 5 gelten die folgenden Definitionen:

■ **Aufkommensstarke Grenzstellen:**

Alle Grenzstellen der Infrastruktur der DB Netz AG zum Ausland, über die mehr als 5.250 Züge des Schienenpersonenfernverkehrs in der letzten abgeschlossenen Netzfahrplanperiode vor dem Stellungnahmeverfahren nach § 19 Abs. 2 ERegG geführt wurden, wobei unmittelbar angrenzende und verkehrlich überwiegend gleichgerichtete Grenzstellen zusammengefasst wurden. Die aufkommensstarken Grenzstellen sind der Anlage 5.1.A zu entnehmen.

■ **Durchschnittsgeschwindigkeit:**

Ergebnis aus der Division der Trassenkilometer und der planmäßigen Netto-Fahrzeit (Fahrzeit ohne Haltezeiten an Unterwegsbahnhöfen) zwischen zwei Metropolbahnhöfen gemäß Sollfahrplan, in km/h.

$$\text{Durchschnittsgeschwindigkeit} = \frac{\text{Trassenkilometer}}{\text{Netto-Fahrzeit}}$$

■ **Halteabschnitt:**

Teil einer Zugtrasse zwischen zwei aufeinanderfolgenden planmäßigen Personenverkehrshalten. Die Durchfahrt einer Grenzstelle der Infrastruktur der DB Netz AG zum Ausland oder zur Infrastruktur Dritter wird mit einem Personenverkehrshalt gleichgestellt.

■ **Kürzester Laufweg:**

Die Berechnung des kürzesten Laufwegs erfolgt für die am ersten bestellten Verkehrstag im ISR gemäß Ziffer 2.3 ausgewiesene verfügbare Infrastruktur zwischen der ersten und letzten bestellten Betriebsstelle, d.h. soweit mehrere Verkehrstage bestellt sind, erfolgt die Berechnung des kürzesten Laufwegs nicht tagesscharf. Der Laufweg wird ausschließlich auf der Infrastruktur der DB Netz AG ermittelt. Nicht von der DB Netz AG betriebene Streckenabschnitte werden dabei umfahren. Liegen der Startpunkt oder/und der Zielpunkt der Trasse außerhalb des Netzes der DB Netz AG, so wird die jeweilige Betriebsstelle des Einbruchs- bzw. Ausbruchspunktes gewählt, welche zum kürzesten Laufweg im Netz der DB Netz AG führt.

Für den kürzesten Laufweg wird nur die Infrastruktur berücksichtigt, welche für die bestellte Traktionsart gemäß ISR geeignet ist. Nicht berücksichtigt wird Infrastruktur, welche durch die Verkehrsart nicht genutzt werden darf. Im ISR sind für alle Strecken die Verkehrsarten, die diese jeweils befahren dürfen, hinterlegt, vgl. www.dbnetze.com/isr.

In der Auswahl des kürzesten Laufweges werden Richtungswechsel (Kopfmachen) im Laufweg mit einem Aufschlag von 25 Trkm bewertet. Die Auswahl des kürzesten Laufwegs erfolgt über die so ermittelte Streckenlänge. Für die Entgeltermittlung ist die Laufweglänge ohne die o.g. Aufschläge relevant.

■ **Lastfahrt:**

Zugfahrt im Schienenpersonenverkehr, die für die Nutzung durch Fahrgäste freigegeben ist, auf einem Trassenabschnitt.

■ **Metropolbahnhöfe:**

Alle Bahnhöfe mit einem täglichen Reisendenaufkommen von mindestens 50.000 Reisenden im öffentlichen Schienenpersonenverkehr im Jahr 2015. Das Reisendenaufkommen wird von der DB Station & Service aus den durch die Zugangsberechtigten zu übermittelnden Reisendenzahlen für die einzelnen Stationen ermittelt. Die Metropolbahnhöfe und deren Betriebsstellen sind im Sinne dieser NBN der Anlage 5.1B der NBN zu entnehmen. Diese im Rahmen dieser SNB maßgebliche Liste der Metropolbahnhöfe wird danach zu jedem fünften Fahrplanjahr – erstmalig mit den Daten des Jahres 2020 zum Netzfahrplan 2023 – aktualisiert.

■ **Relation:**

Verbindung zwischen Start- und Zielort unabhängig vom tatsächlichen Zuglauf.

■ **Sollfahrplan:**

Räumliche und zeitliche Lage der Zugtrasse, wie sie zwischen DB Netz AG und Zugangsberechtigten gemäß § 20 Abs. 1 ERegG vereinbart wurde.

■ **Trassenabschnitt:**

Teil einer Zugtrasse.

■ **Verkehrsart**

Verkehrsart wird als Synonym für Verkehrsdienst gemäß § 36 Abs. 2 ERegG verwendet.

■ **Wagenzuggewicht:**

Gewicht des Zuges ohne Triebfahrzeug.

■ **Wagenzuglänge:**

Länge eines Zuges ohne Triebfahrzeug.

■ **Zugtrasse:**

Derjenige Anteil der Schienenwegkapazität der DB Netz AG, der erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten (Start- und Zielort) verkehren kann (§ 1 Abs. 20 ERegG).

5.2 Entgeltgrundsätze für Mindestzugangspaket

Das jeweilige Trassenentgelt für das Mindestzugangspaket wird berechnet aus den Trassenkilometern im jeweiligen Marktsegment multipliziert mit dem jeweiligen Entgelt für das Mindestzugangspaket dieses Marktsegmentes.

$$\text{Trassenentgelt} = \sum_i \text{Entgelt für Mindestzugangspaket}_i * \text{Trassenkilometer}_i$$

Das Entgelt für das Mindestzugangspaket je Marktsegment setzt sich aus den unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes je Marktsegment, und einem Aufschlag bis zur Deckung der Vollkosten (Vollkostenaufschlag) gemäß der relativen Tragfähigkeit des jeweiligen Marktsegmentes sowie möglichen weiteren Elementen zusammen.

$$\text{Entgelt für Mindestzugangspaket}_i = uKZ_i + VKA_i + /-wE$$

Die Berechnung des Entgelts basiert grundsätzlich auf den vertraglich vereinbarten Trassenkilometern. Bei Marktsegmenten mit dem Zusatz „R-Flex“ gemäß Ziffer 5.3.4.9 und bei baubedingten

Umleitungen im SGV gemäß Ziffer 5.6.2.1 werden die Streckenkilometer des kürzesten Laufwegs für die vereinbarte Relation als Trassenkilometer zugrunde gelegt.

5.2.1 Grundsätze der Marktsegmentierung

Ausgangspunkt für die zugrundeliegenden Trassenentgelte sind die von der DB Netz AG ermittelten Marktsegmente auf Basis der Verkehrsdienste.

Maßgeblich für die Zuordnung in die Marktsegmente ist der Sollfahrplan. Im Falle von Ergänzungsfahrplänen kann die Segmentzuordnung im Angebot nur vorläufig und beschränkt für den vom Ergänzungsfahrplan erfassten Trassenabschnitt erfolgen. Die endgültige Segmentzuordnung unter Berücksichtigung der gesamten der Zugnummer zugeordneten Trasse erfolgt erst in der Abrechnung. Maßgeblich ist in diesem Fall ausschließlich die Zuordnung in der Abrechnung.

5.2.2 Abgrenzung Verkehrsdienste

Ob es sich um eine Trasse im Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr oder Schienengüterverkehr handelt, ist bei der Trassenanmeldung zu kennzeichnen.

5.2.2.1 Schienengüterverkehrsdienst

Schienengüterverkehre im Sinne dieser NBN sind alle Verkehre, die ausschließlich der nationalen und/oder grenzüberschreitenden Güterbeförderung dienen. Des Weiteren werden dem Schienengüterverkehr Güterlokfahrten, Messfahrten und Baumaschinenfahrten zugerechnet.

Dient der Verkehr der gleichzeitigen Beförderung von Gütern und Personen in einem Zug, ist dieser Zug ein Schienenpersonenverkehrsdienst nach Ziffer 5.2.2.2. Abweichend hiervon gehören zum Schienengüterverkehr Militärzüge mit Personenbeförderung und Züge des begleitenden kombinierten Verkehrs, mit denen mit Ausnahme von Personenwagen zum Transport von Lastkraftwagenfahrern ausschließlich komplette Lastwagen bzw. Sattelzüge befördert werden (Rollende Landstraße).

5.2.2.2 Schienenpersonenverkehrsdienste

Schienenpersonenverkehr im Sinne dieser NBN sind alle Verkehre, die mindestens auch der nationalen und/oder grenzüberschreitenden Personenbeförderung dienen bzw. deren Vorleistung.

Schienenpersonenverkehrsdienste sind zu unterscheiden in Schienenpersonenfernverkehrsdienste und in Schienenpersonennahverkehrsdienste. Zwischen diesen beiden Schienenpersonenverkehrsdiensten bestehen wesentliche Unterschiede hinsichtlich der Kosten zur Erbringung der Verkehrsleistungen, ihren Marktpreisen zum Endkunden und ihren Anforderungen an die Dienstleistungsqualität.

5.2.2.2.1. Schienenpersonennahverkehrsdienste

Schienenpersonennahverkehr im Sinne dieser NBN dient überwiegend der Beförderung von Personen im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr.

Verkehre, die zwei Metropolbahnhöfe mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von mindestens 130 km/h verbinden, dienen nicht dem Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr.

Der Verkehr auf allen sonstigen Halteabschnitten dient im Zweifel dann dem Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr, wenn ein Zug mehrheitlich Reisende befördert, deren Reiseweite 50 km oder deren Reisezeit eine Stunde nicht überschreitet. Zur Zuordnung von Trassen, die sowohl dem Schienenpersonennahverkehr als auch dem Schienenpersonenfernverkehr dienen, siehe nachfolgende Ziffer 5.2.2.2.2.

Wenn Zweifel darüber bestehen, ob in der Mehrzahl der Beförderungsfälle die Reiseweite von 50 Kilometer oder die Reisezeit von einer Stunde überschritten wird, ist die DB Netz AG berechtigt, den Nachweis der Betrauung mit öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen, durch einen Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs i. S. des § 1 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes oder die Vorlage einer repräsentativen,

anerkannten wissenschaftlichen Standards genügenden Erhebung der Reiseweiten anhand der Fahrkarten bzw. der Reisedauer der Beförderungsfälle anhand einer Verkehrszählung pro Halteabschnitt auf Kosten des Zugangsberechtigten zu verlangen. Bei Neuverkehren kann an Stelle der Erhebung der Reiseweiten eine entsprechende Marktstudie vorgelegt werden. Für die Vorlage gelten die Fristen nach Ziffern 4.2.1.1 bzw. 4.2.2.2 entsprechend.

5.2.2.2.2. Schienenpersonenfernverkehrsdienste

Dem Schienenpersonenfernverkehr im Sinne dieser NBN sind Zugtrassen zuzuordnen, die der Personenbeförderung dienen und kein Schienenpersonennahverkehr sind. Zusätzlich werden dem Schienenpersonenfernverkehr alle Trassen des Marktsegmentes Charter/Nostalgie (Ziffer 5.3.2.7) unabhängig von der Länge zugeordnet.

Abweichend hiervon werden durch zuständige Behörden im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge bestellte Personenverkehrsdienste, die keine Schienenpersonennahverkehrsdienste sind (sonstige Personenverkehrsdienste im Sinne des § 36 Abs. 2 Satz 2, Nr. 2 zweite Alternative ERegG), zum Zwecke der Entgeltermittlung und Entgelterhebung wie Schienenpersonennahverkehrsdienste gemäß Ziffer 5.2.2.2.1 behandelt.

5.2.2.3 Zuordnung

Zugtrassen sind entweder dem Schienenpersonenfernverkehr oder dem Schienenpersonennahverkehr gesamthaft zuzuordnen. Wäre ein Halteabschnitt einer Zugtrasse dem Schienenpersonenfernverkehr, ein anderer dem Schienenpersonennahverkehr zuzuordnen, so wird die Zugtrasse dem Schienenpersonenverkehrsdienst zugeordnet, der nach Trassenkilometern den überwiegenden Teil darstellt. Ein Beispiel ist der nachfolgenden Grafik zu entnehmen.



Sind die Halteabschnitte, die dem Schienenpersonenfernverkehr zuzuordnen sind, genauso lang wie die dem Schienenpersonennahverkehr zuzuordnenden, so handelt es sich um eine Schienenpersonennahverkehrstrasse.

5.2.3 Segmentierungskriterien

Der Herleitung der Marktsegmente werden die folgenden Segmentierungskriterien zugrunde gelegt.



Die **Anlage 5.2** enthält eine ausführliche Herleitung der Segmentierungskriterien.

5.2.4 Grundsätze der Ermittlung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen

Zur Ermittlung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, wird untersucht, ob eine Änderung des Verkehrsvolumens zu einer Veränderung der von der DB Netz AG zu erbringenden Leistungen und damit der Kosten führt. Danach wird analysiert, in welchem Ausmaß die Veränderung der von der DB Netz AG zu erbringenden Leistungen eine Kostenänderung nach sich zieht.

Ein Zusammenhang zwischen Verkehrsvolumen und bei der DB Netz AG entstehenden Kosten kann für folgende Kostenblöcke ermittelt werden:

- Kostenblock Fahrplan,
- Kostenblock Betrieb,
- Kostenblock Instandhaltung Strecke,
- Kostenblock Abschreibungen Strecke.

Eine umfangreiche Beschreibung der Ermittlung der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten enthält die **Anlage 5.2**.

5.2.5 Grundsätze für den Vollkostenaufschlag nach Maßgabe der relativen Tragfähigkeit des betreffenden Marktsegmentes

Das Entgelt für das Mindestzugangspaket enthält je Marktsegment einen Aufschlag auf die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen. Dieser Aufschlag liefert einen Beitrag zur Deckung der Fixkosten, die für die Bereitstellung des Mindestzugangspakets insgesamt anfallen. Sie werden anhand von relativen Tragfähigkeiten unter den Marktsegmenten aufgeteilt.

Eine umfangreiche Beschreibung der Ermittlung der Vollkostenaufschläge enthält die **Anlage 5.2**.

5.2.6 Grundsätze der weiteren Entgeltkomponenten

5.2.6.1 Neuverkehrsnachlass

Zur Förderung von Neuverkehren werden zeitlich begrenzte Entgeltnachlässe gewährt.

Zur Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehre gewährt die DB Netz AG allen Zugangsberechtigten zeitlich begrenzte Nachlässe in Form eines prozentualen Abschlags auf das reguläre Nutzungsentgelt. Der Neuverkehrsnachlass wird nicht gewährt auf Trassenentgelte, die im Höchstpreisverfahren nach Ziffer 4.2.1.11 zustande gekommen sind.

Zur Erlangung des Nachlasses muss der Zugangsberechtigte spätestens mit Anmeldung der Zugtrasse einen Antrag bei der DB Netz AG für den Rabatt stellen.

Damit es sich um einen Neuverkehr handelt, muss der Zugangsberechtigte schriftlich darlegen, dass es sich um einen im intermodalen Wettbewerb für die Schiene neu gewonnenen oder vollständig neuen Verkehr handelt, der mit einer Mindestanzahl von 10 Zugtrassen innerhalb von 12 Monaten ab Betriebsaufnahme verkehrt.

Kein neuer Eisenbahnverkehr zur Erlangung eines Neuverkehrsnachlasses liegt vor, wenn:

- der Laufweg verlagert wird;
- eine Verlängerung bestehender Laufwege erfolgt, auf den Teilstück, das bereits vorher befahren wurde;
- eine Verkürzung bestehender Laufwege erfolgt;
- ein Mengentausch zwischen Marktsegmenten im Schienenverkehr erfolgt;
- Leer- und Lokfahrten, die keine notwendige Folge einer Zugtrasse sind, für die der Entgeltnachlass zur Förderung von Neuverkehren gewährt wird;
- ein Mengentausch zwischen den Zugangsberechtigten (intramodale Gewinnung) erfolgt.

Der Nachlass wird für die Dauer von 12 Monaten ab Betriebsaufnahme gewährt.

Es wird ein Neuverkehrsnachlass von 20 Prozent auf das Mindestzugangspaketentgelt gewährt.

5.2.6.2 Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten

Die Berechnung des Entgeltes für Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten erfolgt nach dem der DB Netz AG durch diese Fahrten entstehenden Aufwand.

Die Besetzung der Stellwerke ist mit dem Trassenentgelt abgegolten, wenn es sich um eine Bestellung im Rahmen des Netzfahrplans handelt oder das Stellwerk im Gelegenheitsverkehr bereits besetzt ist. Ein zusätzliches Entgelt wird erhoben, wenn die Besetzungen von Stellwerken im Gelegenheitsverkehr über die in Ziffer 2.5.5 genannten Streckenöffnungszeiten hinaus erfolgt. Ein Anspruch auf die Leistung besteht nur, wenn mindestens 2 Wochen vor der beabsichtigten Zugfahrt die Leistung durch den ZB angemeldet wird.

- a) Die Berechnung des Entgeltes für Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten erfolgt nach dem der DB Netz AG durch diese Fahrten entstehenden Aufwand, wobei je Mitarbeiter und angefangene 30 Minuten ein Betrag nach Ziffer 5.2.6.2 in Rechnung gestellt wird.
- b) Je angefangene Schicht werden mindestens drei Besetzungsstunden gerechnet. Dies betrifft diejenigen Fälle, in denen eine außerplanmäßige Stellwerksbesetzung nicht durch arbeitsrechtlich zulässige Verlängerung einer bereits andauernden Schicht erzielt werden kann. Solche Zeitzuschläge werden bei der Entgeltberechnung berücksichtigt.
- c) Sofern mehrere ZB oder einbezogene EVU eine Strecke zur gleichen Zeit außerhalb der regulären Streckenöffnungszeiten nutzen, werden die zusätzlichen Entgelte für die Besetzung der Betriebsstellen auf die beteiligten ZB oder einbezogenen EVU gleichmäßig aufgeteilt.
- d) Ist eine Verlängerung der Streckenöffnungszeit bei bestehenden Einzelnutzungsverträgen aufgrund einer Umleitung in Folge von Baumaßnahmen notwendig, wird für diese Verlängerung kein gesondertes Entgelt erhoben. Ebenfalls wird kein gesondertes Entgelt erhoben, wenn eine Fahrt außerhalb der Streckenöffnungszeiten stattfindet und die DB Netz AG dies zu vertreten hat.

- e) Ist eine Verlängerung der Streckenöffnungszeit aufgrund einer Verspätung notwendig, die der ZB oder das einbezogene EVU zu vertreten hat, gelten die Bestimmungen der Ziffer 5.2.6.2.

Das Vertretenmüssen richtet sich nach Ziffer 5.7.2.2.1.

Das Entgelt beträgt 30 Euro / angefangener 30 Minuten. Je angefangene Schicht werden mindestens drei Besetzungsstunden gerechnet. Dies betrifft diejenigen Fälle, in denen eine außerplanmäßige Streckenöffnung nicht durch arbeitsrechtlich zulässige Verlängerung einer bereits andauernden Schicht erzielt werden kann. Sofern mehrere ZB oder einbezogene EVU eine Strecke zur gleichen Zeit außerhalb der regulären Streckenöffnungszeiten nutzen, werden die zusätzlichen Entgelte für die Besetzung der Betriebsstellen auf die beteiligten ZB oder die einbezogenen EVU gleichmäßig aufgeteilt.

5.3 Mindestzugangspaket und Entgelte

Das Mindestzugangspaket der DB Netz AG umfasst Folgendes:

- die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität der Eisenbahn,
- das Recht zur Nutzung zugewiesener Schienenwegkapazität,
- die Nutzung der Eisenbahnanlagen einschließlich Weichen und Abzweigungen,
- die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen; Die Besetzung von Stellwerken im Gelegenheitsverkehr außerhalb der Streckenöffnungszeiten gemäß Ziffer 2.5.5 unterliegt der gesonderten Entgeltregelung der Ziffer 5.2.6.2,
- die Nutzung von Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom, sofern vorhanden,
- alle anderen Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.

Alle in den NBN angegebenen Entgelte sind Netto Entgelte und werden gegenüber ZB zuzüglich der jeweiligen gültigen gesetzlichen Mehrwertsteuer abgerechnet.

Die jeweilige Höhe des Trassenentgeltes bildet die jeweiligen Pflichtleistungen nach Ziffer 5.3 ab. Die Entgelte gelten gegenüber jedem ZB und einbezogenem EVU in gleicher Weise. Die konkreten Entgelte werden in **Anlage 5.3** aufgeführt. Soweit Entgelte mit einer dritten Nachkommastelle ausgewiesen werden, werden diese nach der Multiplikation der zugrundeliegenden Trassenkilometer kaufmännisch auf ganze Cent-Beträge gerundet.

Beispielhaft werden nachfolgend Entgelte für einen Teil der Marktsegmente aufgelistet, maßgeblich sind die in **Anlage 5.3** aufgeführten Entgelte:

Marktsegmente SPFV	Entgelte SPFV in Euro je Trkm
Metro Tag Min ($v \leq 100$ km/h)	5,66
Metro Tag Max ($v \geq 160$ km/h)	13,01
Basic	5,02
Nacht	2,69
Lok-/Leerfahrt	2,69
Charter/Nostalgie	2,74
Punkt-zu-Punkt	3,53

Das jeweilige Entgelt für Marktsegmente mit dem Zusatz „Express“ liegt um 2,00 Euro je Trkm über dem Entgelt für das entsprechende Marktsegment ohne den Zusatz.

Marktsegmente SPNV	Entgelte SPNV in Euro je Trkm	
	Lastfahrt	Leerfahrt
Baden-Württemberg	5,492	3,177
Bayern	5,358	3,176
Berlin	5,814	3,279
Brandenburg	5,941	3,457
Bremen	5,846	3,408
Hamburg	5,130	3,139
Hessen	5,244	3,215
Mecklenburg-Vorpommern	5,798	3,322
Niedersachsen	5,570	3,464
Nordrhein-Westfalen	5,343	3,185
Rheinland-Pfalz	5,539	3,156
Saarland	5,668	2,694
Sachsen	5,602	3,203
Sachsen-Anhalt	5,558	3,264
Schleswig-Holstein	5,666	3,226
Thüringen	5,613	3,269

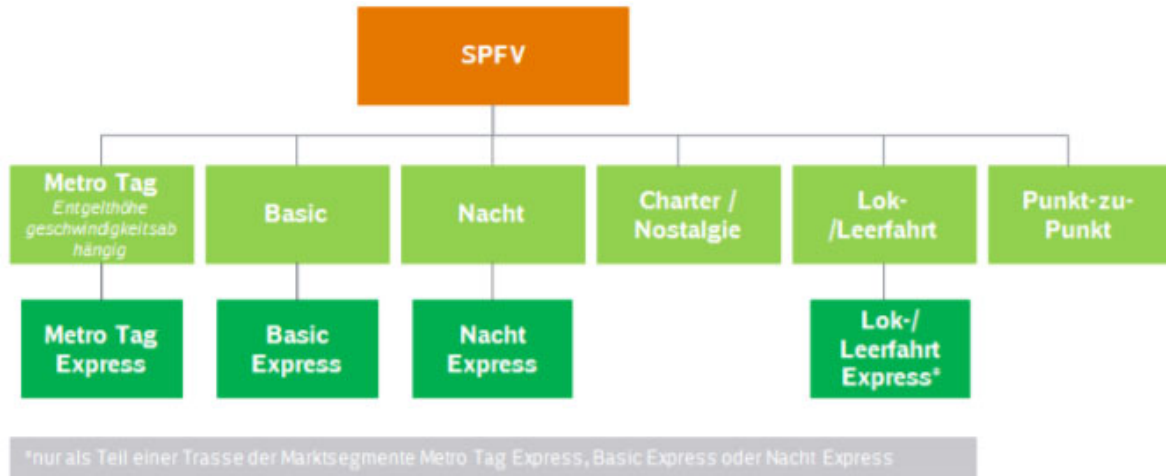
Marktsegmente SGV	Entgelte SGV in Euro je Trkm
Standard	3,07
Sehr schwer	4,37
Gefahrgut	3,73
Güternahverkehr	1,81
Gefahrgutgüternahverkehr	2,03
Lokfahrt	1,81

Das jeweilige Entgelt für Marktsegmente mit dem Zusatz „Express“ liegt um 2,00 Euro je Trkm über dem Entgelt für das entsprechende Marktsegment ohne den Zusatz. Das jeweilige Entgelt für Marktsegmente mit dem Zusatz „Schnell“ liegt um 0,50 Euro je Trkm über dem Entgelt für das entsprechende Marktsegment ohne den Zusatz. Das jeweilige Entgelt für Marktsegmente mit dem Zusatz „Z-Flex“ liegt um 0,10 Euro je Trkm unter dem Entgelt für das entsprechende Marktsegment ohne den Zusatz. Das jeweilige Entgelt für Marktsegmente mit dem Zusatz „R-Flex“ liegt um 0,10 Euro je Trkm unter dem Entgelt für das entsprechende Marktsegment ohne den Zusatz.

5.3.1 Marktsegmente

Ausgehend von den Verkehrsarten Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr wurden anhand der in der **Anlage 5.2** dargestellten Kriterien die nachfolgend dargestellten Marktsegmente gebildet.

5.3.2 Marktsegmente im Schienenpersonenfernverkehr



Ein Wechsel zwischen den einzelnen Marktsegmenten auf einer Trasse ist mit Ausnahme der besonderen Regelung für Marktsegmente mit dem Zusatz „Express“ gemäß Ziffer 5.3.2.11 zulässig.

Die Marktsegmente für den Schienenpersonenfernverkehr sind wie folgt definiert:

5.3.2.1 Metro Tag

Das Marktsegment Metro Tag umfasst alle Trassennutzungen der Schienenpersonenfernverkehre, die

- zwischen mindestens zwei Metropolbahnhöfen und/oder aufkommensstarken Grenzstellen (Raumkriterium) sowie
- von Montag bis Freitag mit Ausnahme bundeseinheitlicher Feiertage im Zeitraum von 6:00 Uhr bis 20:00 Uhr sowie von Samstag bis Sonntag und an bundeseinheitlichen Feiertagen von 09:00 Uhr bis 20:00 Uhr (Zeitkriterium) verkehren,

es sei denn, es handelt sich um die Marktsegmente Charter/Nostalgie, Punkt-zu-Punkt oder Lok-/Leerfahrt

Raumkriterium

Räumlich erfasst wird bei Trassen, die Personenverkehrshalte an mindestens zwei Metropolbahnhöfen umfassen, der Trassenabschnitt zwischen dem ersten und dem letzten Metropolbahnhof. Diese Zuordnung ist in folgender Grafik exemplarisch dargestellt.



Dem Personenverkehrshalt an einem Metropolbahnhof gleichgestellt ist die Durchfahrt an einer aufkommensstarken Grenzstelle.

Zwei oder mehr aneinander anschließende Trassen werden – im Hinblick auf das Raumkriterium – als eine Trasse betrachtet, sofern die mit der Nutzung der beiden Trassen verbundenen Zugfahrten durch Endkunden umsteigefrei genutzt werden können.

Zeitkriterium

Zeitlich erfasst werden alle Halteabschnitte von Montag bis Freitag mit Ausnahme bundeseinheitlicher Feiertage im Zeitraum von 6:00 Uhr bis 20:00 Uhr sowie von Samstag bis Sonntag und an bundeseinheitlichen Feiertagen von 09:00 Uhr bis 20:00 Uhr.

Darüber hinaus werden Halteabschnitte, die das räumliche Kriterium erfüllen, aber nicht vollständig den oben genannten Zeiträumen zugeordnet werden können, wie folgt anteilig erfasst:

Zum Marktsegment Metro Tag gehören diejenigen Trassenkilometer des Halteabschnitts (Trassenabschnitt im Zeitraum), die sich als Produkt aus der Streckenlänge des Halteabschnitts gesamt und dem Fahrzeitanteil in den oben genannten Zeiträumen ergeben. Der Fahrzeitanteil berechnet sich aus dem Verhältnis zwischen Fahrzeit im Zeitraum und der Fahrzeit im Halteabschnitt gesamt.

Es gelten folgende Formeln für die Zeiträume:

- von Montag bis Freitag von 6:00 Uhr bis 20:00 Uhr:

$$\text{Trassenabschnitt}_{\text{im Zeitraum}} = \frac{\text{Fahrzeit}_{\text{im Zeitraum}}}{\text{Fahrzeit}_{\text{Halteabschnitt gesamt}}} * \text{Streckenlänge}_{\text{Halteabschnitt gesamt}}$$

- Samstag und Sonntag sowie an bundeseinheitlichen Feiertagen von 9:00 Uhr bis 20:00 Uhr

$$\text{Trassenabschnitt}_{\text{im Zeitraum}} = \frac{\text{Fahrzeit}_{\text{im Zeitraum}}}{\text{Fahrzeit}_{\text{Halteabschnitt gesamt}}} * \text{Streckenlänge}_{\text{Halteabschnitt gesamt}}$$

Beispiel:

- Parameter:
- Halteabschnitt zwischen zwei Personenverkehrshalten: 300 Trkm
 - Fahrzeit insgesamt: 180min
 - 120 Minuten Fahrzeit zwischen 6:00 Uhr und 20:00 Uhr (Sollfahrplan)

Rechnung:

$$\text{Trassenabschnitt}_{\text{im Zeitraum}} = \frac{120 \text{ Minuten}}{180 \text{ Minuten}} * 300 \text{ Trkm} = 200 \text{ Trkm}$$

Ergebnis: Dem Marktsegment Metro Tag sind danach 200 Trkm zuzuordnen.

Preisberechnung

Das Entgelt wird zusätzlich nach der durchschnittlichen, auf ganze km/h kaufmännisch gerundeten Geschwindigkeit zwischen zwei aufeinander folgenden Metropolbahnhöfen und/oder aufkommensstarken Grenzstellen differenziert. Es wird je ein Entgelt für durchschnittliche Geschwindigkeiten bis einschließlich 100 km/h (Entgelt Metro Tag Min) und ab einschließlich 160 km/h (Entgelt Metro Tag Max) erhoben. Durchschnittliche Geschwindigkeiten größer 100 km/h und bis 160 km/h (Entgelt Metro Tag Mittel) werden nach folgender Formel bepreist.

$$\text{Entgelt}_{\text{Metro Tag Mittel}} = \text{Entgelt}_{\text{Metro Tag Min}} + (V-100) \times \frac{\text{Entgelt}_{\text{Metro Tag Max}} - \text{Entgelt}_{\text{Metro Tag Min}}}{60}$$

Das sich aus der Formel ergebenden Entgelt wird auf ganze Cent kaufmännisch gerundet.

5.3.2.2 Metro Tag Express

Im Marktsegment Metro Tag kann sich der Zugangsberechtigte dem Marktsegment „Metro Tag Express“ zuordnen (Sehr hohe Priorität).

Hinweise zu diesem Marktsegment und zum Anmeldeprozedere siehe Ziffer 5.3.2.11.

5.3.2.3 Basic

Das Marktsegment Basic umfasst alle Trassennutzungen der Schienenpersonenfernverkehre, die entweder

Variante 1

- nicht zwischen zwei Metropolbahnhöfen und/oder aufkommensstarken Grenzstellen (Raumkriterium) sowie
- von Montag bis Sonntag inklusive bundeseinheitlicher Feiertage im Zeitraum von 6:00 Uhr bis 23:00 Uhr (Zeitkriterium) verkehren,

es sei denn, es handelt sich um die Marktsegmente Charter/Nostalgie, Punkt-zu-Punkt oder Lok-/Leerfahrt,

oder

Variante 2

- die als Schienenpersonenfernverkehrszüge von Montag bis Sonntag inklusive bundeseinheitlicher Feiertage im Zeitraum von 20:00 Uhr bis 23:00 Uhr sowie an Samstagen und Sonntagen sowie bundeseinheitlicher Feiertage im Zeitraum von 6:00 Uhr bis 9:00 Uhr (Zeitkriterium) verkehren.

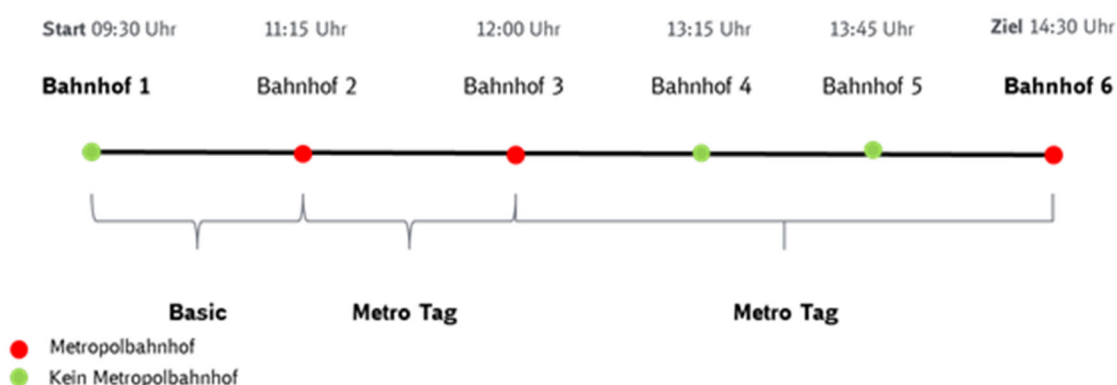
es sei denn, es handelt sich um die Marktsegmente Charter/Nostalgie, Punkt-zu-Punkt oder Lok-/Leerfahrt.

Variante 1

Raumkriterium der Variante 1

Räumlich erfasst werden alle Trassen, die maximal einen Personenverkehrshalt an einem Metropolbahnhof umfassen. Dem Personenverkehrshalt an einem Metropolbahnhof gleichgestellt ist die Durchfahrt an einer aufkommensstarken Grenzstelle.

Zusätzlich werden bei Trassen, die mehr als einen Personenverkehrshalt an einem Metropolbahnhof umfassen, die Trassenabschnitte vor dem ersten und nach dem letzten Metropolbahnhof erfasst.



Zeitkriterium der Variante 1

Zeitlich erfasst werden alle Halteabschnitte von Montag bis Sonntag im Zeitraum von 6:00 Uhr bis 23:00 Uhr.

Darüber hinaus werden Halteabschnitte, die das räumliche Kriterium erfüllen, aber nicht vollständig den oben genannten Zeiträumen zugeordnet werden können, wie folgt anteilig erfasst:

Zum Marktsegment Basic gehören diejenigen Trassenkilometer des Halteabschnitts (Trassenabschnitt im Zeitraum), die sich als Produkt aus der Streckenlänge des Halteabschnitts gesamt und dem Fahrzeitanteil in den oben genannten Zeiträumen ergeben. Der Fahrzeitanteil berechnet sich aus dem Verhältnis zwischen Fahrzeit im Zeitraum und der Fahrzeit im Halteabschnitt gesamt.

Es gilt folgende Formel für den Zeitraum von:

- Montag bis Sonntag von 6:00 Uhr bis 23:00 Uhr:

$$\text{Trassenabschnitt}_{\text{im Zeitraum}} = \frac{\text{Fahrzeit}_{\text{im Zeitraum}}}{\text{Fahrzeit}_{\text{Halteabschnitt gesamt}}} * \text{Streckenlänge}_{\text{Halteabschnitt gesamt}}$$

Beispiel:

Parameter:

- Halteabschnitt zwischen zwei Personenverkehrshalten: 300 Trkm
- Fahrzeit insgesamt: 180min
- 120 Minuten Fahrzeit zwischen 6:00 Uhr und 23:00 Uhr (Sollfahrplan)

Rechnung:

$$\text{Trassenabschnitt}_{\text{im Zeitraum}} = \frac{120 \text{ Minuten}}{180 \text{ Minuten}} * 300 \text{ Trkm} = 200 \text{ Trkm}$$

Ergebnis:

Dem Marktsegment Basic sind danach 200 Trkm zuzuordnen.

Variante 2

Raumkriterium der Variante 2

Räumlich erfasst werden alle Trassenabschnitte, unabhängig davon, ob sie Metropolbahnhöfen und/oder Grenzstellen und/oder sonstige Personenverkehrshalte verbinden.

Zeitkriterium der Variante 2

Zeitlich erfasst werden alle Halteabschnitte von Montag bis Sonntag inklusive bundeseinheitlicher Feiertage im Zeitraum von 20:00 Uhr bis 23:00 Uhr sowie von Samstag bis Sonntag und an bundeseinheitlichen Feiertagen von 06:00 Uhr bis 09:00 Uhr.

Darüber hinaus werden Halteabschnitte, die das räumliche Kriterium erfüllen, aber nicht vollständig den oben genannten Zeiträumen zugeordnet werden können, wie folgt anteilig erfasst:

Zum Marktsegment Basic gehören diejenigen Trassenkilometer des Halteabschnitts (Trassenabschnitt im Zeitraum), die sich als Produkt aus der Streckenlänge des Halteabschnitts gesamt und dem Fahrzeitanteil in den oben genannten Zeiträumen ergeben. Der Fahrzeitanteil berechnet sich aus dem Verhältnis zwischen Fahrzeit im Zeitraum und der Fahrzeit im Halteabschnitt gesamt.

Es gelten folgende Formeln für die Zeiträume von:

- Montag bis Sonntag inklusive bundeseinheitlicher Feiertage von 20:00 Uhr bis 23:00 Uhr:

$$\text{Trassenabschnitt}_{\text{im Zeitraum}} = \frac{\text{Fahrzeit}_{\text{im Zeitraum}}}{\text{Fahrzeit}_{\text{Halteabschnitt gesamt}}} * \text{Streckenlänge}_{\text{Halteabschnitt gesamt}}$$

- Samstag und Sonntag sowie an bundeseinheitlichen Feiertagen von 6:00 Uhr bis 09:00 Uhr:

$$\text{Trassenabschnitt}_{\text{im Zeitraum}} = \frac{\text{Fahrzeit}_{\text{im Zeitraum}}}{\text{Fahrzeit}_{\text{Halteabschnitt gesamt}}} * \text{Streckenlänge}_{\text{Halteabschnitt gesamt}}$$

Beispiel:

Parameter:

- Halteabschnitt zwischen zwei Personenverkehrshalten: 300 Trkm
- Fahrzeit insgesamt: 180min
- 120 Minuten Fahrzeit zwischen 6:00 Uhr und 09:00 Uhr am Sonntag (Sollfahrplan)

Rechnung:

$$\text{Trassenabschnitt}_{\text{im Zeitraum}} = \frac{120 \text{ Minuten}}{180 \text{ Minuten}} * 300 \text{ Trkm} = 200 \text{ Trkm}$$

Ergebnis:

Dem Marktsegment Basic sind danach 200 Trkm zuzuordnen.

5.3.2.4 Basic Express

Im Marktsegment Basic kann sich der Zugangsberechtigte dem Marktsegment „Basic Express“ zuordnen (Sehr hohe Priorität).

Hinweise zu diesem Marktsegment und zum Anmeldeprozedere siehe Ziffer 5.3.2.11.

5.3.2.5 Nacht

Das Marktsegment Nacht umfasst alle Schienenpersonenfernverkehre, die entweder

- im Zeitraum von 23:00 Uhr bis 6:00 Uhr verkehren (Zeitkriterium), oder
- den Zeitraum von 23:00 Uhr bis 6:00 Uhr einschließlich etwaiger außerdeutscher Zuglaufanteile ohne kommerziellen Halt vollständig durchfahren, erweitert um den ersten kommerziellen Halt vor Beginn und nach Ende der Nachtperiode,

es sei denn, es handelt sich um die Marktsegmente Charter/Nostalgie oder Lok-/Leerfahrt. Soweit eine Trasse unter Satz 1, 2. Alternative fällt, ist die Trasse auch dann dem Nachtsegment zuzuordnen (Vorrangkriterium), wenn gleichzeitig die Definition anderer zeitabhängiger Marktsegmente erfüllt ist.

Zeitkriterium

Zeitlich erfasst werden alle Halteabschnitte von Montag bis Sonntag im Zeitraum von 23:00 Uhr bis 06:00 Uhr.

Darüber hinaus werden Halteabschnitte, die das räumliche Kriterium erfüllen, aber nicht vollständig den oben genannten Zeiträumen zugeordnet werden können, wie folgt anteilig erfasst:

Zum Marktsegment Nacht gehören diejenigen Trassenkilometer des Halteabschnitts (Trassenabschnitt im Zeitraum), die sich als Produkt aus der Streckenlänge des Halteabschnitts gesamt und dem Fahrzeitanteil in den oben genannten Zeiträumen ergeben. Der Fahrzeitanteil berechnet sich aus dem Verhältnis zwischen Fahrzeit im Zeitraum und der Fahrzeit im Halteabschnitt gesamt.

Es gilt folgende Formel für den Zeitraum von:

- Montag bis Sonntag von 23:00 Uhr bis 06:00 Uhr:

$$\frac{\text{Fahrzeit}_{\text{im Zeitraum}}}{\text{Fahrzeit}_{\text{Halteabschnitt gesamt}}} * \text{Streckenlänge}_{\text{Halteabschnitt gesamt}}$$

Beispiel:

Parameter:

- Halteabschnitt zwischen zwei Personenverkehrshalten: 300 Trkm
- Fahrzeit insgesamt: 180min
- 120 Minuten Fahrzeit zwischen 23:00 Uhr und 06:00 Uhr (Sollfahrplan)

Rechnung:

$$\text{Trassenabschnitt}_{\text{im Zeitraum}} = \frac{120 \text{ Minuten}}{180 \text{ Minuten}} * 300 \text{ Trkm} = 200 \text{ Trkm}$$

Ergebnis:

Dem Marktsegment Nacht sind danach 200 Trkm zuzuordnen.

5.3.2.6 Nacht Express

Im Marktsegment Nacht kann sich der Zugangsberechtigte dem Marktsegment „Nacht Express“ zuordnen (Sehr hohe Priorität).

Hinweise zu diesem Marktsegment und zum Anmeldeprozedere siehe Ziffer 5.3.2.11.

5.3.2.7 Charter/ Nostalgie

Charterverkehre sind unabhängig von Zeitkriterien und Raumkriterien Trassennutzungen im Schienenpersonenfernverkehr, die zu einem bestimmten, für alle Teilnehmer gleichen und gemeinsam verfolgten Zweck angeboten werden. Zwischenhalte dienen nur entweder dem Einstieg (NE) oder dem Ausstieg (NA) oder erfolgen aufgrund von Lokführerholungshalt (LE) oder Personalwechsel (PW). Es handelt sich nicht um einen Charterverkehr, wenn die Relation mehr als 30 Mal in der Netzfahrplanperiode durch den Zugangsberechtigten bedient wird. Das Angebot für einen Charterverkehr steht unter dieser Bedingung. Wird die Relation tatsächlich mehr als 30 Mal bedient, werden die betroffenen Trassen sowie die zuvor diesem Verkehr zugeschiedenen Trassen im Fahrplanjahr rückwirkend nach den dafür geltenden Regelungen den anderen Marktsegmenten des Schienenpersonenfernverkehrs zugeordnet. Das entsprechende Trassenentgelt wird nachgefordert.

Nostalgieverkehre sind Trassennutzungen im Schienenpersonenfernverkehr, für die:

- die Traktionsart Dampf beim Triebfahrzeug genutzt wird; oder
- ein Triebfahrzeug eingesetzt wird, das erstmalig vor mehr als 50 Jahren vor Beginn der Fahrplanperiode 2018 nach nationalem Fahrzeugregister zugelassen wurde; oder
- bei denen das Finanzamt die Einhaltung der Anforderungen nach § 52 Abs. 1 AO durch den Zugangsberechtigten anerkannt hat. Der Bescheid des Finanzamtes ist der DB Netz AG spätestens im Rahmen der Trassenanmeldung vorzulegen.

Das Marktsegment Charter/Nostalgie im Schienenpersonenfernverkehr kann nur im Gelegenheitsverkehr unter Beachtung der Fristen als besonders aufwändige Bearbeitung gemäß Ziffer 4.2.2.4 angemeldet werden. Erfolgt eine Anmeldung im Netzfahrplan, so wird diese erst im Gelegenheitsverkehr bearbeitet.

Ob es sich bei dem bestellten Schienenpersonenfernverkehr um einen Charter/Nostalgieverkehr handelt, ist bei der Trassenanmeldung als Pflichtangabe zu kennzeichnen. Erfolgt dies nicht, wird der Verkehr gemäß den räumlichen und zeitlichen Kriterien den Marktsegmenten des Schienenpersonenfernverkehrs zugeordnet.

5.3.2.8 Punkt-zu-Punkt

Das Marktsegment Punkt-zu-Punkt umfasst alle Trassenutzungen zwischen 06:00 Uhr und 23:00 Uhr, die folgenden Kriterien erfüllen:

Zeitkriterium

Zeitlich erfasst werden alle Halteabschnitte von Montag bis Sonntag im Zeitraum von 06:00 Uhr bis 23:00 Uhr.

Darüber hinaus werden Halteabschnitte, die das räumliche Kriterium erfüllen, aber nicht vollständig den oben genannten Zeiträumen zugeordnet werden können, wie folgt anteilig erfasst:

Zum Marktsegment Punkt-zu-Punkt gehören diejenigen Trassenkilometer des Halteabschnitts (Trassenabschnitt im Zeitraum), die sich als Produkt aus der Streckenlänge des Halteabschnitts gesamt und dem Fahrzeitanteil in den oben genannten Zeiträumen ergeben. Der Fahrzeitanteil berechnet sich aus dem Verhältnis zwischen Fahrzeit im Zeitraum und der Fahrzeit im Halteabschnitt gesamt.

Es gilt folgende Formel für den Zeitraum von:

- Montag bis Sonntag von 06:00 Uhr bis 23:00 Uhr:

$$\text{Trassenabschnitt}_{\text{im Zeitraum}} = \frac{\text{Fahrzeit}_{\text{im Zeitraum}}}{\text{Fahrzeit}_{\text{Halteabschnitt gesamt}}} * \text{Streckenlänge}_{\text{Halteabschnitt gesamt}}$$

Beispiel:

Parameter:

- Halteabschnitt zwischen zwei Personenverkehrshalten: 300 Trkm
- Fahrzeit insgesamt: 180min
- 120 Minuten Fahrzeit zwischen 06:00 Uhr und 23:00 Uhr (Sollfahrplan)

Rechnung:

$$\text{Trassenabschnitt}_{\text{im Zeitraum}} = \frac{120 \text{ Minuten}}{180 \text{ Minuten}} * 300 \text{ Trkm} = 200 \text{ Trkm}$$

Ergebnis:

Dem Marktsegment Punkt-zu-Punkt sind danach 200 Trkm zuzuordnen.

Geschwindigkeitskriterium

- Soweit sie zwischen Metropolbahnhöfen verkehren dürfen sie in den jeweiligen Abschnitten, in denen zwei benachbarte Metropolbahnhöfe verbunden werden, nur mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit gemäß Sollfahrplan von weniger als 130 Km/h fahren. Jeweilige Abschnitte zwischen zwei benachbarten Metropolbahnhöfen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit gemäß Sollfahrplan von mindestens 130 Km/h sind den anderen Marktsegmenten des SPFV zuzuordnen. Soweit keine Metropolbahnhöfe miteinander verbunden werden, ist keine Durchschnittsgeschwindigkeit für das Marktsegment Punkt-zu-Punkt vorgegeben; und

Kriterium Punkt-zu-Punkt

Sie dürfen außerdem:

- keine bestellten Anschlüsse an keinem der bedienten Personenverkehrshalte aufweisen; und
- bei einer Trassenanmeldung zum Netzfahrplan eine zeitliche Flexibilität des Konstruktionsspielraums im Sinne der Ziffer 4.2.1.6 von +/- 30 Minuten in Bezug auf den Abfahrts- und Ankunftszeitpunkt gewähren, d. h. insgesamt einen Konstruktionsspielraum von 60 Minuten.

Das Trassenangebot für das Marktsegment Punkt-zu-Punkt steht unter der Bedingung, dass das bestellende EVU oder ein anderes EVU, das u.a. dieselben Fernverkehrstickets wie das bestellende EVU akzeptiert, in dieser Verkehrsart pro Verkehrstag und Richtung in jedem bestellten Halteabschnitt höchstens 4 Fahrten durchführt. Ist zum Abrechnungszeitpunkt erkennbar, dass diese Bedingung nicht erfüllt ist, werden sämtliche Fahrten für den betroffenen Verkehrstag den anderen Marktsegmenten des SPFV zugeordnet und abgerechnet.

Die unter den Kriterien Punkt-zu-Punkt und zeitliche Flexibilität gefassten Bedingungen müssen auf dem gesamten bestellten Laufweg zutreffen. Ansonsten ist dieser Verkehr den anderen Marktsegmenten des SPFV zuzuordnen.

Eine Bestellung ist im Netzfahrplan und Gelegenheitsverkehr möglich.

Ob es sich bei dem bestellten Schienenpersonenfernverkehr um Punkt-zu-Punkt handelt, ist bei der Trassenanmeldung als Pflichtangabe zu kennzeichnen. Erfolgt dies nicht, wird der Verkehr gemäß den räumlichen und zeitlichen Kriterien den Marktsegmenten des Schienenpersonenfernverkehrs zugeordnet.

Kriterium zeitliche Flexibilität

Mit der Bestellung eines Zuges im Marktsegment Punkt-zu-Punkt wird für die entsprechende Zugtrasse des Schienenpersonenfernverkehrs eine zeitliche Flexibilität des Konstruktionsspielraums im Sinne der Ziffer 4.2.1.6 von +/- 30 Minuten in Bezug auf den Abfahrts- und Ankunftszeitpunkt und jeden kundenbestellten Haltezeitpunkt für den gesamten Zuglauf gewährt, d. h. insgesamt ein Konstruktionsspielraum von 60 Minuten. Dies gilt auch für Trassenanmeldungen mit Bezug zu rahmenvertraglich gesicherten Schienenwegkapazitäten, auch wenn die dort festgelegten Bandbreiten durch Konstruktionsspielraum überschritten würden. Für die Aufrechterhaltung des Schutzes rahmenvertraglich gesicherter Kapazitäten gilt die Regelung in Ziffer 4.4.4.

5.3.2.9 Lok-/Leerfahrt

Das Marktsegment Lok-/Leerfahrt umfasst unabhängig von Zeitkriterien und Raumkriterien alle Trassennutzungen des Schienenpersonenfernverkehrs, die nicht für die Nutzung durch Fahrgäste freigegeben werden (keine Lastfahrt).

Ob es sich bei dem bestellten Schienenpersonenfernverkehr um eine Lok-/Leerfahrt handelt, ist bei der Trassenanmeldung als Pflichtangabe zu kennzeichnen. Erfolgt dies nicht, wird der Verkehr gemäß den räumlichen und zeitlichen Kriterien den Marktsegmenten des Schienenpersonenfernverkehrs zugeordnet.

5.3.2.10 Lok-/Leerfahrt Express

Soweit die Lok-/Leerfahrt Teil einer Trassennutzung in den Marktsegmenten Metro Tag Express, Basic Express oder Nacht Express ist, ist sie ebenfalls dem Marktsegment Lok-/Leerfahrt Express zuzuordnen.

Hinweise zu diesem Marktsegment und zum Anmeldeprozedere siehe Ziffer 5.3.2.11.

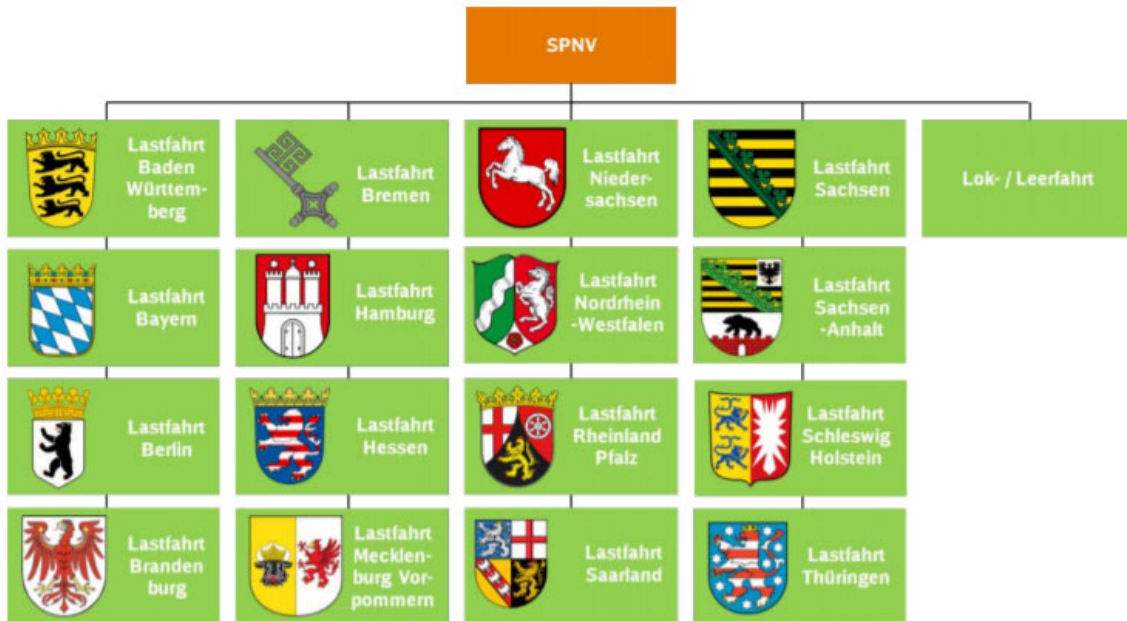
5.3.2.11 Marktsegmente mit dem Zusatz „Express“

Zugangsberechtigte entscheiden selbst, ob eine Trasse einem der beschriebenen Marktsegmente mit dem Zusatz „Express“ zugeordnet wird. Dies ist bei der Trassenanmeldung zu kennzeichnen. Jedoch kann eine Zuordnung nur für die gesamte Trasse erfolgen.

In den Marktsegmenten mit dem Zusatz „Express“ wird Zügen des Schienenpersonenfernverkehrs gemäß Richtlinie 420.0201 (vgl. Anlage 3.2.1.2.2) grundsätzlich Vorrang in der betrieblichen Durchführung vor allen Zügen gewährt mit Ausnahme von dringlichen Hilfszügen und anderen Zügen des Schienenpersonenfernverkehrs mit dem Zusatz „Express“.

Diese Marktsegmente stehen im Netzfahrplan sowie im Gelegenheitsverkehr zur Verfügung.

5.3.3 Marktsegmente im Schienenpersonennahverkehr



Die Marktsegmente für den Schienenpersonennahverkehr sind wie folgt definiert:

5.3.3.1 Schienenpersonennahverkehr Lastfahrt

Für Lastfahrten des Schienenpersonennahverkehrs werden gemäß § 37 ERegG sechzehn Marktsegmente gebildet. Dabei entspricht jedes Marktsegment räumlich einem Bundesland.

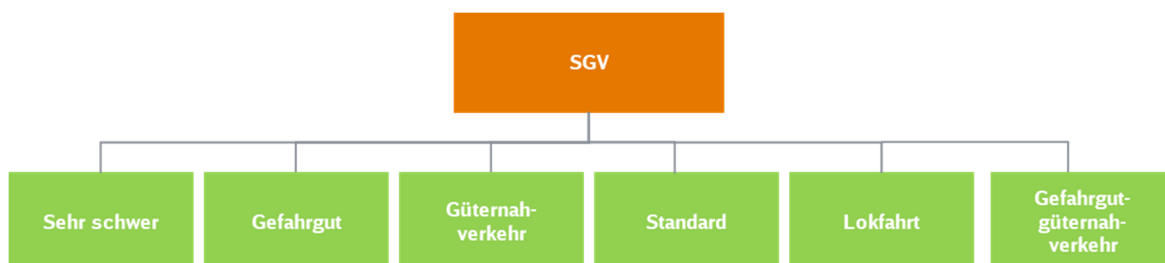
Bei der Trassenanmeldung ist als Pflichtangabe zu kennzeichnen, wenn es sich bei dem bestellten Schienenpersonennahverkehr um einen öffentlichen Personenverkehrsdienst handelt, der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegt.

5.3.3.2 Lok-/Leerfahrt

Das Marktsegment Lok-/Leerfahrt umfasst alle Trassenutzungen des Schienenpersonennahverkehrs, die nicht für die Nutzung durch Fahrgäste geplant und freigegeben werden (keine Lastfahrt).

Inwieweit es sich bei dem bestellten Schienenpersonennahverkehr um eine Lok-/Leerfahrt handelt, ist bei der Trassenanmeldung als Pflichtangabe zu kennzeichnen. Erfolgt dies nicht, wird der Verkehr als Lastfahrt gemäß den räumlichen Kriterien den Marktsegmenten des Schienenpersonennahverkehrs zugeordnet.

5.3.4 Marktsegmente im Schienengüterverkehr



Weitere Segmente im Schienengüterverkehr ergeben sich aus der Kombination der vorgenannten Segmente mit besonderen planerischen oder betrieblichen Charakteristika.

Die planerischen Charakteristika sind:

Z-Flex

R-Flex

Die planerischen Charakteristika „Z-Flex“ und „R-Flex“ sind mit jedem der oben genannten Segmente außer „Lokfahrt“ kombinierbar.

Die betrieblichen Charakteristika sind:

Express

Schnell

Die betrieblichen Charakteristika „Express“ und „Schnell“ sind mit jedem der oben genannten Segmente außer „Lokfahrt“ und „Sehr schwer“ kombinierbar.

Die Marktsegmente für den Schienengüterverkehr sind wie folgt definiert:

5.3.4.1 Sehr schwer

Das Marktsegment Sehr schwer umfasst alle Trassennutzungen, bei denen das Wagenzuggewicht 3000 Tonnen überschreitet.

Ist eine Trasse mit einem Wagenzuggewicht bis einschließlich 3000 Tonnen vereinbart, nutzt der Zugangsberechtigte die Trasse jedoch tatsächlich mit einem Wagenzuggewicht größer 3000 Tonnen, so schuldet er für diese Trasse ein erhöhtes Trassenentgelt in Höhe des Zweifachen des Entgelts für die Trasse im Marktsegment Sehr schwer, es sei denn, der ZB hat dies nicht verschuldet und weist dies der DB Netz AG nach.

Diese Regelungen betreffen nicht die Änderung oder Stornierung des ENV hinsichtlich des Zuggewichts. Für die Zulässigkeit und Bepreisung solcher vereinbarter Änderungen / Teilstornierungen gelten die Regelungen in Ziffer 5.6.1.

Weitere Marktsegmente für den sehr schweren Zug

- „zeitliche Flexibilität“ (**Sehr schwer Z-Flex**) oder
- „räumliche Flexibilität“ (**Sehr schwer R-Flex**).

Hinweise zu diesen Marktsegmenten und zum Anmeldeprozedere siehe Ziffer 5.3.4.8 bzw. Ziffer 5.3.4.9.

5.3.4.2 Gefahrgut

Das Marktsegment Gefahrgut umfasst alle Trassennutzungen bei denen der jeweilige Zug ausschließlich gefährliche Güter nach dem Gefahrgutbeförderungsgesetz und der darauf basierenden Verordnung GGVSEB (einschließlich dem RID) transportiert, vergleiche Richtlinie 402.0202A1 vgl. **Anlage 3.2.1.2.2** und bei denen der jeweilige Zug auf einer Trasse weiter als 75 km fährt oder eine Wagenzuglänge von über 370 Metern aufweist oder das Wagenzuggewicht 3000 Tonnen nicht überschreitet.

Ist eine Trasse nicht für einen Gefahrgut-Zug vereinbart, nutzt der Zugangsberechtigte oder das einbezogene EVU die Trasse jedoch tatsächlich mit einem Gefahrgut-Zug, so schuldet er für diese Trasse ein erhöhtes Trassenentgelt in Höhe des Zweifachen des Entgelts für die Trasse im Marktsegment Gefahrgut, es sei denn, der ZB hat dies nicht verschuldet und weist dies der DB Netz AG nach.

Diese Regelungen betreffen nicht die Änderung oder Stornierung des ENV hinsichtlich des beförderten Guts. Für die Zulässigkeit und Bepreisung solcher vereinbarter Änderungen / Teilstornierungen gelten die Regelungen in Ziffer 5.6.1.

Weitere Marktsegmente für den Gefahrgut-Zug

- „zeitliche Flexibilität“ (**Gefahrgut Z-Flex**) oder
- „räumliche Flexibilität“ (**Gefahrgut R-Flex**)
- „sehr hohe Priorität“ (**Gefahrgut Express**) oder
- „hohe Priorität“ (**Gefahrgut Schnell**)
- „zeitliche Flexibilität“ und „sehr hohe Priorität“ (**Gefahrgut Z-Flex Express**)
- „räumliche Flexibilität“ und „sehr hohe Priorität“ (**Gefahrgut R-Flex Express**)
- „zeitliche Flexibilität“ und „hohe Priorität“ (**Gefahrgut Z-Flex Schnell**)
- „räumliche Flexibilität“ und „hohe Priorität“ (**Gefahrgut R-Flex Schnell**)

Hinweise zu diesen Marktsegmenten und zum Anmeldeprozedere siehe Ziffer 5.3.4.6, Ziffer 5.3.4.7, Ziffer 5.3.4.8 bzw. Ziffer 5.3.4.9.

Ein Gefahrgut-Zug ist bei der Trassenanmeldung gemäß Ziffer 4.7.2 zu kennzeichnen.

5.3.4.3 Güternahverkehr

Das Marktsegment Güternahverkehr umfasst alle Trassennutzungen, bei denen der jeweilige Zug auf einer Trasse nicht weiter als 75 km fährt, eine Wagenzuglänge von maximal 370 Metern aufweist, das Wagenzuggewicht 3000 Tonnen nicht überschreitet und in dem nicht ausschließlich gefährliche Güter (siehe Ziffer 5.3.4.2) transportiert werden.

Güternahverkehrstrassen dürfen nicht innerhalb von vier Stunden räumlich aneinander anschließend bestellt werden, es sei denn es handelt sich um eine streckenidentische Rückfahrt zum ursprünglichen Startpunkt oder eine „vollständige Zugbehandlung“ hat stattgefunden.

Ist eine Trasse für einen Güternahverkehrszug vereinbart, nutzt der Zugangsberechtigte oder das einbezogene EVU die Trasse jedoch tatsächlich mit einer Wagenzuglänge größer 370 Meter, so schuldet er für diese Trasse ein erhöhtes Trassenentgelt in Höhe des Zweifachen des Entgelts für die Trasse im Marktsegment Standard-Zug, es sei denn, der ZB hat dies nicht verschuldet und weist dies der DB Netz AG nach.

Diese Regelungen betreffen nicht die Änderung oder Stornierung des ENV hinsichtlich der Wagenzuglänge. Für die Zulässigkeit und Bepreisung solcher vereinbarter Änderungen / Teilstornierungen gelten die Regelungen in Ziffer 5.6.1.

Weitere Marktsegmente für den Güternahverkehrs-Zug

- „zeitliche Flexibilität“ (**Güternahverkehr Z-Flex**) oder
- „räumliche Flexibilität“ (**Güternahverkehr R-Flex**)
- „sehr hohe Priorität“ (**Güternahverkehr Express**) oder
- „hohe Priorität“ (**Güternahverkehr Schnell**)
- „zeitliche Flexibilität“ und „sehr hohe Priorität“ (**Güternahverkehr Z-Flex Express**)
- „räumliche Flexibilität“ und „sehr hohe Priorität“ (**Güternahverkehr R-Flex Express**)
- „zeitliche Flexibilität“ und „hohe Priorität“ (**Güternahverkehr Z-Flex Schnell**)
- „räumliche Flexibilität“ und „hohe Priorität“ (**Güternahverkehr R-Flex Schnell**)

Hinweise zu diesen Marktsegmenten und zum Anmeldeprozedere siehe Ziffer 5.3.4.6, Ziffer 5.3.4.7, Ziffer 5.3.4.8 bzw. Ziffer 5.3.4.9.

Ein Gefahrgutgüternahmeverkehrszug ist bei der Trassenanmeldung gemäß Ziffer 4.7.2 zu kennzeichnen.

5.3.4.3.1. Gefahrgutgüternahmeverkehr

Das Marktsegment Gefahrgutgüternahmeverkehr umfasst alle Trassennutzungen, bei denen der jeweilige Zug auf einer Trasse nicht weiter als 75 km fährt, eine Wagenzuglänge von maximal 370 Metern aufweist, das Wagenzuggewicht 3000 Tonnen nicht überschreitet und in dem ausschließlich gefährliche Güter (siehe Ziffer 5.3.4.2) transportiert werden.

Gefahrgutgüternahmeverkehrstrassen dürfen nicht innerhalb von vier Stunden räumlich aneinander anschließend bestellt werden, es sei denn es handelt sich um eine streckenidentische Rückfahrt zum ursprünglichen Startpunkt oder eine „vollständige Zugbehandlung“ hat stattgefunden.

Ist eine Trasse für einen Gefahrgutgüternahmeverkehrszug vereinbart, nutzt der Zugangsberechtigte oder das einbezogene EVU die Trasse jedoch tatsächlich mit einer Wagenzuglänge größer 370 Meter, so schuldet er für diese Trasse ein erhöhtes Trassenentgelt in Höhe des Zweifachen des Entgelts für die Trasse im Marktsegment Standard-Zug, es sei denn, der ZB hat dies nicht verschuldet und weist dies der DB Netz AG nach.

Ist eine Trasse nicht für einen Gefahrgutgüternahmeverkehrszug vereinbart, nutzt der Zugangsberechtigte die Trasse jedoch tatsächlich mit einem Gefahrgutgüternahmeverkehrszug, so schuldet er für diese Trasse ein erhöhtes Trassenentgelt in Höhe des Zweifachen des Entgelts für die Trasse im Marktsegment Gefahrgutgüternahmeverkehr, es sei denn, der ZB hat dies nicht verschuldet und weist dies der DB Netz AG nach.

Diese Regelungen betreffen nicht die Änderung oder Stornierung des ENV hinsichtlich der Wagenzuglänge. Für die Zulässigkeit und Bepreisung solcher vereinbarter Änderungen / Teilstornierungen gelten die Regelungen in Ziffer 5.6.1.

Weitere Marktsegmente für den Gefahrgutgüternahmeverkehrszug

- „zeitliche Flexibilität“ (**Gefahrgutgüternahmeverkehr Z-Flex**) oder
- „räumliche Flexibilität“ (**Gefahrgutgüternahmeverkehr R-Flex**)
- „sehr hohe Priorität“ (**Gefahrgutgüternahmeverkehr Express**) oder
- „hohe Priorität“ (**Gefahrgutgüternahmeverkehr Schnell**)
- „zeitliche Flexibilität“ und „sehr hohe Priorität“ (**Gefahrgutgüternahmeverkehr Z-Flex Express**)
- „räumliche Flexibilität“ und „sehr hohe Priorität“ (**Gefahrgutgüternahmeverkehr R-Flex Express**)
- „zeitliche Flexibilität“ und „hohe Priorität“ (**Gefahrgutgüternahmeverkehr Z-Flex Schnell**)
- „räumliche Flexibilität“ und „hohe Priorität“ (**Gefahrgutgüternahmeverkehr R-Flex Schnell**)

Hinweise zu diesen Marktsegmenten und zum Anmeldeprozedere siehe Ziffer 5.3.4.6, Ziffer 5.3.4.7, Ziffer 5.3.4.8 bzw. Ziffer 5.3.4.9.

Ein Gefahrgutgüternahmeverkehrszug ist bei der Trassenanmeldung gemäß Ziffer 4.7.2 zu kennzeichnen.

5.3.4.4 Lokfahrt

Das Marktsegment Lokfahrt des Schienengüterverkehrs umfasst Trassennutzungen mit Lokomotiven; es dürfen keine kuppelbaren Wagen Bestandteil der Zugkonfiguration sein.

Für die Zuordnung einer Trassennutzung zum Marktsegment Lokfahrt im Schienengüterverkehr ist die verkehrliche Einbindung der Trassennutzung und nicht die der Lokomotive ausschlaggebend. Steht die Trassennutzung im verkehrlichen Zusammenhang mit einer Trassennutzung des Schienenpersonenverkehrs als Vor- oder Nachleistung zur Lokfahrt, ist sie dem Marktsegment Lokfahrt des Schienenpersonenverkehrs zuzuordnen. Steht die Trassennutzung im verkehrlichen Zusammenhang ausschließlich mit Trassennutzungen des Schienengüterverkehrs als Vor- und Nachleistung, ist sie dem Marktsegment Lokfahrt des Schienengüterverkehrs zuzuordnen.

Des Weiteren werden Baumaschinen einschließlich deren betrieblich nicht kuppelbarer integraler Bestandteile als Nebenfahrzeuge (z.B. Gleisstopfmaschinen, jedoch nicht mit zusätzlichen Wagen) dann von dem Marktsegment erfasst, wenn sie ebenfalls ohne kuppelbare Wagen fahren.

Ob es sich bei dem bestellten Schienengüterverkehr um eine Lokfahrt handelt, ist bei der Trassenanmeldung als Pflichtangabe zu kennzeichnen. Erfolgt dies nicht, wird der Verkehr gemäß den Segmentierungskriterien den sonstigen Marktsegmenten des Schienengüterverkehrs zugeordnet.

5.3.4.5 Standard

Das Marktsegment Standard beinhaltet alle Trassennutzungen welche nicht den Segmenten

- Gefahrgut,
- Gefahrgutgüternahmeverkehr,
- Sehr schwer,
- Güternahverkehr oder
- Lokfahrt

zuzuordnen sind.

Weitere Marktsegmente für den Standard-Zug

- „zeitliche Flexibilität“ (**Standard Z-Flex**) oder
- „räumliche Flexibilität“ (**Standard R-Flex**)
- „sehr hohe Priorität“ (**Standard Express**) oder
- „hohe Priorität“ (**Standard Schnell**)
- „zeitliche Flexibilität“ und „sehr hohe Priorität“ (**Standard Z-Flex Express**)
- „räumliche Flexibilität“ und „sehr hohe Priorität“ (**Standard R-Flex Express**)
- „zeitliche Flexibilität“ und „hohe Priorität“ (**Standard Z-Flex Schnell**)
- „räumliche Flexibilität“ und „hohe Priorität“ (**Standard R-Flex Schnell**)

Hinweise zu diesen Marktsegmenten und zum Anmeldeprozedere siehe Ziffer 5.3.4.6, Ziffer 5.3.4.7, Ziffer 5.3.4.8 bzw. Ziffer 5.3.4.9.

5.3.4.6 Marktsegmente mit dem Zusatz „Express“

Zugangsberechtigte entscheiden selbst, ob eine Trasse einem der beschriebenen Marktsegmente mit dem Zusatz „Express“ zugeordnet wird. Dies ist bei der Trassenanmeldung zu kennzeichnen. Jedoch kann eine Zuordnung nur für die gesamte Trasse erfolgen.

In Marktsegmenten mit dem Zusatz „Express“ wird Zügen des Schienengüterverkehrs gemäß Richtlinie 420.0201 (vgl. Anlage 3.2.1.2.2) grundsätzlich Vorrang in der betrieblichen Durchführung vor allen Zügen gewährt mit Ausnahme von dringlichen Hilfszügen und Zügen des Schienenpersonenfernverkehrs mit dem Zusatz Express sowie anderen Zügen des Schienengüterverkehrs mit dem Zusatz Express. Die Durchführung von „Qualifizierten Schätzungen“ (QS) und „Konzeptionellen Schätzungen“ (KS) im Baubetriebsmanagement richtet sich nach Richtlinie 402.0305 (vgl. Anlage 3.2.1.2.2).

Dieses Marktsegment steht im Netzfahrplan sowie im Gelegenheitsverkehr zur Verfügung.

5.3.4.7 Marktsegmente mit dem Zusatz „Schnell“

Zugangsberechtigte entscheiden selbst, ob eine Trasse einem der beschriebenen Marktsegmente mit dem Zusatz „Schnell“ zugeordnet wird. Dies ist bei der Trassenanmeldung zu kennzeichnen. Jedoch kann eine Zuordnung nur für die gesamte Trasse erfolgen.

In den Marktsegmenten mit dem Zusatz „Schnell“ wird Zügen des Schienengüterverkehrs im Rahmen der Richtlinie 420.0201 (vgl. Anlage 3.2.1.2.2) grundsätzlich Vorrang in der betrieblichen Durchführung vor allen Zügen der Marktsegmente des Schienengüterverkehrs gewährt mit Ausnahme von dringlichen Hilfszügen und anderen Zügen mit dem Zusatz „Express“ bzw. „Schnell“. Die Durchführung von „Qualifizierten Schätzungen“ (QS) und „Konzeptionellen Schätzungen“ (KS) im Baubetriebsmanagement richtet sich nach Richtlinie 402.0305 (vgl. Anlage 3.2.1.2.2).

Diese Marktsegmente stehen im Netzfahrplan sowie im Gelegenheitsverkehr zur Verfügung.

5.3.4.8 Marktsegmente mit dem Zusatz „Z-Flex“

Zugangsberechtigte entscheiden selbst, ob eine Trasse einem der beschriebenen Marktsegmente mit dem Zusatz „Z-Flex“ zugeordnet wird. Dies ist bei der Trassenanmeldung zu kennzeichnen. Jedoch kann eine Zuordnung nur für die gesamte Trasse erfolgen.

In den Marktsegmenten mit dem Zusatz „Z-Flex“ wird für Zugtrassen des Schienengüterverkehrs eine zeitliche Flexibilität des Konstruktionsspielraums im Sinne der Ziffer 4.2.1.6 von +/- 120 Minuten in Bezug auf den Abfahrts- und Ankunftszeitpunkt und jeden kundenbestellten Haltezeitpunkt gewährt, d.h. insgesamt einen Konstruktionsspielraum von 240 Minuten. Trassenanmeldungen im Marktsegment mit dem Zusatz „Z-Flex“ können nicht unter Bezugnahme auf eine Rahmvertragskapazität angemeldet werden. Erfolgt abweichend eine Anmeldung unter Bezugnahme auf eine Rahmenvertragskapazität, fordert die DB Netz AG den Zugangsberechtigten zur Plausibilisierung gem. Ziffer 4.2.1.1 auf.

Die Marktsegmente mit dem Zusatz „Z-Flex“ stehen nur bei Anmeldungen zum Netzfahrplan zur Verfügung.

5.3.4.9 Marktsegmente mit dem Zusatz „R-Flex“

Zugangsberechtigte entscheiden selbst, ob eine Trasse einem der beschriebenen Marktsegmente mit dem Zusatz „R-Flex“ zugeordnet wird. Dies ist bei der Trassenanmeldung zu kennzeichnen. Jedoch kann eine Zuordnung nur für die gesamte Trasse erfolgen.

In den Marktsegmenten mit dem Zusatz „R-Flex“ wird für Zugtrassen des Schienengüterverkehrs eine zeitliche Flexibilität des Konstruktionsspielraums im Sinne der Ziffer 4.2.1.6 von +/- 120 Minuten in Bezug auf den Abfahrts- und Ankunftszeitpunkt eingeräumt, d. h. insgesamt einen Konstruktionsspielraum von 240 Minuten, sowie die Flexibilität hinsichtlich sämtlicher möglicher Laufwege bei Beibehaltung des Start- und Zielpunktes. Räumlich bindend für die Trassenkonstruktion sind ausschließlich Start- und Zielpunkt.

Enthält die Trassenanmeldung Verkehrshalte für die Trassenkonstruktion, liegt keine räumliche Flexibilität vor. Die Anmeldung von Verkehrshalten für die Trassenkonstruktion ist abweichend hiervon für die räumliche Flexibilität unter folgenden Voraussetzungen unschädlich:

- die Trasse überschreitet eine Fahrzeit von vier Stunden;

- für jeden vollen vier-Stunden-Fahrzeitraum wird maximal ein Verkehrshalt - ohne Angabe einer konkreten Zeit - angemeldet; und
- als Haltegrund wird ausschließliche Personalwechsel (PW) oder Lokführer-Erholungshalt (LE) (vgl. Ril 402.0202A01, Anlage 3.2.1.2.2) angegeben.



Enthält die Trassenanmeldung für das Marktsegment „R-Flex“ darüber hinaus Durchfahrten und Betriebshalte, werden diese für die Trassenkonstruktion nicht berücksichtigt.

Trassenanmeldungen im Marktsegment mit dem Zusatz „R-Flex“ können nicht unter Bezugnahme auf eine Rahmvertragskapazität angemeldet werden. Erfolgt abweichend eine Anmeldung unter Bezugnahme auf eine Rahmenvertragskapazität, fordert die DB Netz AG den Zugangsberechtigten zur Plausibilisierung gem. Ziff. 4.2.1.1 auf.

Die Marktsegmente mit dem Zusatz „R-Flex“ stehen nur bei Anmeldungen zum Netzfahrplan zur Verfügung.

5.3.5 Zuordnung widersprüchlicher Anmeldungen zu Verkehrsarten und Marktsegmenten

Wenn Merkmale der bestellten Trasse nicht zu den Merkmalen der bestellten Verkehrsart oder des bestellten Marktsegments passen, fordert die DB Netz AG die vom anmeldenden ZB oder dem einbezogenen EVU benannten Personen oder Stellen unverzüglich zur Plausibilisierung der Angaben in der Anmeldung auf. Für die Vorlage gelten die Fristen nach Ziffern 4.2.1.1 bzw. 4.2.2.2 entsprechend, mit der Maßgabe, dass die DB Netz AG bei fehlender Plausibilisierung innerhalb der dort genannten Fristen berechtigt ist, die Trasse auf Basis der Fahrplandaten einer Verkehrsart oder einem Marktsegment zuzuordnen und dem ZB ein entsprechendes Angebot unter Berücksichtigung dieser Zuordnung zu unterbreiten.

5.3.6 Unmittelbare Kosten des Zugbetriebs

Eine detaillierte Beschreibung der Herleitung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, erfolgt in Anlage 5.2. Die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes, je Marktsegment anfallen, werden in Anlage 5.3 aufgelistet.

5.3.7 Vollkostenaufschlag gemäß der relativen Tragfähigkeit des betreffenden Marktsegments

Eine detaillierte Beschreibung der Bestimmung der Vollkostenaufschläge gemäß der relativen Tragfähigkeit erfolgt in **Anlage 5.2**. Die Vollkostenaufschläge gemäß der relativen Tragfähigkeit je Marktsegment werden in **Anlage 5.3** angegeben.

5.4 Zusatzleistungen und Entgelte

Zu den Zusatzleistungen der DB Netz AG gehören die im folgenden dargestellten Leistungen.

5.4.1 Abstellen auf Schienenwegen außerhalb zugewiesener Trassen (Abgrenzung mit ENV)

Das Abstellen auf Schienenwegen für mehr als 60 Minuten außerhalb des mit einer Zugtrasse i. S. d. § 1 Abs. 20 ERegG zugewiesenen Zeitraums ist eine entgeltspflichtige Zusatzleistung der DB Netz AG. Der Entgeltanspruch der DB Netz AG entsteht mit dem tatsächlichen Abstellen für mehr als 60 Minuten, es sei denn der Halt ist durch die DB Netz AG verschuldet. Das Abstellen ist nur möglich, sofern kein anderer Trassennutzungsanspruch entgegensteht.

Für das Abstellen auf Schienenwegen gem. Ziffer 5.4.1 erhebt die DB Netz AG ein Entgelt. Die Entgeltbildung entspricht sich an der Entgeltbildung für eine kurzzeitige Nutzung von Serviceeinrichtungen.

Abstellungen auf Schienenwegen außerhalb zugewiesener Zugtrassen über 60 Minuten hinaus sind entgeltpflichtig.

Das Entgelt beträgt 4,20 Euro je angefangener 60 Minuten, mindestens jedoch 50,00 Euro.

5.4.2 Machbarkeitsstudie aT

Transporte, die wegen ihrer äußeren Abmessung, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit besondere Anforderungen an die Infrastruktur stellen (Traglast von Brückenbauwerken, Streckenklassen, Fahrzeugumgrenzung etc.), bzw. nur unter besonderen technischen oder betrieblichen Bedingungen befördert werden können, benötigen eine Machbarkeitsstudie aT. Die Erstellung einer Machbarkeitsstudie aT gem. den Ziffern 3.4.3 und 4.7.1 ist eine entgeltpflichtige Zusatzleistung der DB Netz AG, wenn bei Lü-Transporten, einschließlich der Einschränkungswerte der Tafeln 2₁ und 2₃ (UIC Verladerichtlinie Band 1) das Lademaß über die gem. der Anlage 5.4.2 dargestellten Umrisslinie hinaus überschritten wird.

Für die Erstellung einer Machbarkeitsstudie aT wird grundsätzlich kein Entgelt erhoben, wenn die Umrisslinie zur Preisbildung nicht überschritten wird.

Bei Lü-Transporten (mit oder ohne Schwerlast), die einschließlich der Einschränkungswerte der Tafeln 2₁ und 2₃ (UIC Verladerichtlinie Band 1) das Lademaß über die gem. der **Anlage 5.4.2** dargestellten Umrisslinie hinaus überschreiten, wird ein Basispreis sowie ein aufwandsbezogenes Entgelt erhoben, denn der Bearbeitungsaufwand geht über den üblichen Aufwand einer Machbarkeitsstudie aT hinaus.

Der Basispreis beträgt 123,00 Euro.

Das aufwandsbezogene Entgelt beträgt 82,00 Euro je angefangener 60 Minuten.

5.4.3 Befahrbarkeitsprüfung übergroßer Fahrzeuge

Die Erstellung einer Befahrbarkeitsprüfung übergroßer Fahrzeuge gem. Ziffer 3.4.3.2 ist eine entgeltpflichtige Zusatzleistung der DB Netz AG. Nach einer Befahrbarkeitsprüfung stellt die DB Netz AG sicher, dass mit dem geprüften Profil gefahren werden kann.

Für eine Befahrbarkeitsprüfung übergroßer Fahrzeuge wird ein Entgelt erhoben, das sich aus einem Grundbetrag und einem fallbezogenen Aufwandsanteil zusammensetzt. Über den Grundbetrag sind u.a. die Aufwendungen für die Antragsbearbeitung, netzinterne Aufbereitung der Laufweginformationen und die formale Freigabe sowie IT-Aufwand und -Weiterentwicklung abgedeckt. Der Aufwand für die tatsächliche Befahrbarkeitsprüfung wird über volle Leistungsstunden abgerechnet.

Der Basispreis beträgt 215,00 Euro.

Das aufwandsbezogene Entgelt beträgt 82,00 Euro je angefangener 60 Minuten.

5.4.4 Kompatibilitätsnachweis Brücke

Für die Bewertung des Einsatzes von Zügen (Neufahrzeuge, Bestandsfahrzeuge nach Umbau bei Veränderung der Geometrie und Radsatzlast), ist nach den technischen Netzzugangsbedingungen Ziffer E.3 (Anlage 3.2.1.2.2) eine Nachweisführung zur statischen und dynamischen Brückenkompatibilität vom ZB erforderlich. Die Leistungserbringung erfolgt in Form eines mehrstufigen Bewertungsverfahrens, in dem der Nachweis erbracht wird, dass Brücken und Brückenbauwerke im Rahmen des geforderten Sicherheitsniveaus durch Züge überfahren werden können. Ist im Ergebnis des Kompatibilitätsnachweises eine Befahrbarkeit der Brückenbauwerke und Brückenteilbauwerke an Bedingungen (z.B. durch Reduzierung v-max) geknüpft, wird eine fahrzeugbezogene Streckenfreigabe erteilt.

Die dynamische Überprüfung von Brückenbauwerken zum Ausschluss des Resonanzverhaltens ist eine entgeltpflichtige Zusatzleistung der DB Netz AG.

Für die dynamische Überprüfung von Brücken nach dem 5-Stufen-Modell gemäß den technischen Netzzugangsbedingungen (Anlage 3.2.1.2.2) wird für die Bewertungsstufen 1, 2 oder 3 jeweils ein Basispreis sowie zusätzlich ein aufwandsbezogenes Entgelt erhoben. Die Verrechnung für diese Nachweisführung erfolgt individuell, entsprechend der Beauftragung nach Personalaufwand. Für Überprüfung nach den Stufen 3, 4 oder 5 können ggf. weitere Entgelte für Dienstleistungen Dritter anfallen.

Für die Berechnung des Basispreises ist der IT-Aufwand (Betriebsführung und Weiterentwicklungskosten spezifischer Daten- und Auswertetools) für die Antragsbearbeitung und Prüfung sowie ein Zuschlag für Verwaltung und Vertrieb maßgeblich.

Der Basispreis und das aufwandsbezogene Entgelt sind in folgender Übersicht dargestellt:

Kompatibilitätsnachweis Brückendynamik gemäß den technischen Netzzugangsbedingungen (Anlage 3.2.1.2.2)

Stufe	Bezeichnung der Prüfung	Grundlagen / Daten / Durchführung		Entgelt
Stufe 1 und 2	Prüfung Gesamtnetz	Prüfung gegen Streckenklassen im Bereich Schienenwege der DB Netz AG	Stufe 1: Bewertung nach Zugsignatur; Stufe 2: Durchführung Parameterstudie für einfache statisches System	Basispreis: 10.350,00 EUR + aufwandsbezogenes Entgelt in Höhe von 82,00 EUR je angefangene 60 Minuten
Stufe 3	Prüfung Strecken- und Bauwerksbezogen	Bewertung mit dynamischen Parametern (normativ)	Durchführung der dynamischen Berechnungen für erweiterte einfache statische Systeme	Basispreis: 8.170,00 EUR + aufwandsbezogenes Entgelt in Höhe von 82,00 EUR je angefangene 60 Minuten + ggf. zusätzliches Entgelt für Dienstleistungen Dritter
			Durchführung der dynamischen Bewertung für Bauwerke mit komplexen statischen Systemen	
Stufe 4	Prüfung Strecken- und Bauwerksbezogen	In-Situ Messung und Bewertung mit dynamischen Bauwerkparameter (gemessen)	Erstellung des Messkonzeptes; Durchführung von In-situ Messungen mittels Fahrzeugen, jedoch keinen Probanden; Durchführung der Berechnungen mit Ergebnissen aus Brückenmessungen	Aufwandsbezogenes Entgelt in Höhe von 82,00 EUR je angefangene 60 Minuten + ggf. zusätzliches Entgelt für Dienstleistungen Dritter
Stufe 5	Prüfung Strecken- und Bauwerksbezogen	In-Situ Messung mit Proband; Auswerten der Messergebnisse aus "Überfahrt Proband"	Messung mit Proband; Erstellen Messprogramm für In-situ-Messung. Auswerten der Messergebnisse.	Aufwandsbezogenes Entgelt in Höhe von 82,00 EUR je angefangene 60 Minuten + ggf. zusätzliches Entgelt für Dienstleistungen Dritter

5.4.5 Zusatzausstattung an Schienenwegen

Zusatzausstattungen der DB Netz AG sind entgeltpflichtige Zusatzleistungen der DB Netz AG.

Folgende Zusatzausstattungen, sofern an Schienenwegen vorhanden, sind hiervon erfasst:

- Druckluftständer,

Druckluftständer sind in unterschiedlichen Ausführungen vorhanden.

- Druckluftständer ohne Stromanschluss dienen als externe Druckluftversorgung dem schnellen Befüllen der Druckluftsysteme von Fahrzeugen ohne arbeitendes Triebfahrzeug.
- Druckluftständer mit 230 V Stromanschluss versorgen zusätzlich die Funkfernsteuerung mobiler Bremsprobegeräte mit Elektrizität. Mit Hilfe mobiler Bremsprobegeräte lassen sich die Druckluftsysteme von Fahrzeugen mit Druckluft befüllen und Bremsproben durchführen. Die Schnittstelle definiert sich über die Anschlusskupplung (Kupplungskopf) des Druckluftständers so wie dessen Stromversorgungseinheit. Das mobile Bremsprobegerät ist Eigentum des ZB oder des einbezogenen EVU. Der ZB oder das einbezogene EVU stellt den Druckluftschlauch zum Anschluss des Wagenparks an das mobile Bremsprobegerät. Ein ggf. am Druckluftständer erforderliches Befestigungselement für das mobile Bremsprobegerät ist Bestandteil der DB Netz AG Anlage.

Die erforderlichen Druckluftschläuche zur Versorgung der Fahrzeuge stellt die DB Netz AG zur Verfügung. Ausgenommen hiervon sind Druckluftschläuche zum Anschluss mobiler Bremsprobegeräte, die nicht von der DB Netz AG zur Verfügung gestellt werden.

■ Einstiegshilfen

Einstiegshilfen dienen der Überwindung des Niveauunterschieds zwischen dem Fahrzeug und dem umgebenden Geländeneiveau.

■ Elektranten 230 V oder 400 V,

Elektranten mit einer Spannung von 230 V oder 400 V dienen der externen Stromversorgung für den Warmhaltebetrieb von Triebfahrzeugen und Triebwagen. Die Anlage besteht aus Versorgungskabel zwischen Verteiler und Elektrant sowie dem Elektranten (Gehäuse, ggf. Zähler, Steckvorrichtung, Sicherungen). Für die Vorhaltung und den sicheren Einsatz des Verbindungskabels zwischen Elektrant und Fahrzeug ist der ZB oder das einbezogene EVU verantwortlich. Der Energieverbrauch wird im Rahmen der Neben- und Verbrauchskosten direkt durch DB Energie GmbH abgerechnet (vgl. Ziffer 7.3.1.4.1.4).

■ Wasserfüllständer,

Wasserfüllständer dienen der Versorgung von Fahrzeugen mit Trinkwasser. Deren Nutzung ist ausschließlich zum Befüllen der Wasservorratsbehälter der Fahrzeuge mit Trinkwasser vorgesehen. Die erforderlichen Wasserfüllschläuche zur Versorgung der Fahrzeuge stellt die DB Netz AG zur Verfügung. Die Wasserversorgung erfolgt durch die DB Netz AG. Der Wasserverbrauch wird im Rahmen der Neben- und Verbrauchskosten abgerechnet (vgl. Ziffer 7.3.1.4.1.4).

■ Triebfahrzeugabstellung auf speziellen Triebfahrzeug-Abstellgleisen,

Triebfahrzeugabstellung auf speziellen Triebfahrzeug-Abstellgleisen dient der regelmäßigen und ununterbrochenen Abstellung von Triebfahrzeugen (Tfz) in Betriebspausen, die länger als drei Stunden dauern. Tfz-Abstellgleise werden mit (z.B. Absorptionsmatten, Wannensystem) bzw. ohne Zusatzausstattung auf Basis der Umweltschutzrichtlinien angeboten. Durch eine Risikoabschätzung ermittelt die DB Netz AG, ob eine Zusatzausstattung erforderlich ist.

Die Nutzung dieser Ausstattungen ist gestattet, sofern dem kein anderer Trassennutzungsanspruch entgegensteht.

Bei Nutzung von Zusatzausstattungen an Schienenwegen gem. Ziffer 5.4.5 wird ein Entgelt je Zusatzausstattung in Rechnung gestellt.

Zusatzausstattung	Entgelt in Euro je Nutzungsstunde
Druckluftständer ohne Stromanschluss	0,71
Druckluftständer mit Stromanschluss 230 V	0,84
Einstiegshilfen	0,06
Elektranten, Spannung 230 V oder 400 V	0,35
Triebfahrzeugabstellung mit Zusatzausstattung Absorptionsmatte	0,61
Triebfahrzeugabstellung mit Zusatzausstattung Wannens-Kissensystem	0,61
Triebfahrzeugabstellung mit Zusatzausstattung Wannensystem	1,59
Wasserfüllständer	0,44

Das Mindestentgelt für einen zeitlich ununterbrochenen Nutzungszeitraum beträgt 50,00 Euro je Zusatzausstattung.

Energie

Der Stromverbrauch im Rahmen der Nutzung von Zusatzausstattungen wird von DB Energie nach deren Nutzungsbedingungen abgerechnet.

Wasser

Die Nebenkosten für Wasserverbrauch / Abwasser im Rahmen der Nutzung von Zusatzausstattungen richten sich nach den örtlichen Abgabeentgelten der Versorgungsunternehmen und werden zusätzlich abgerechnet.

5.4.6 Fahrstromversorgung

Die Versorgung des ZB oder einbezogenen EVU mit Fahrstrom ist keine Leistung der DB Netz AG. Die notwendigen Anlagen betreibt die DB Energie GmbH, die auch die mit den Anlagen verbundenen Leistungen für das ZB oder einbezogenen EVU erbringt. Weitere Informationen werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbenergie.de

5.4.7 Entgelt für die Offenlegung von Rahmenverträgen

Auf Anfrage der ZB legt die DB Netz AG in anonymisierter Form die wesentlichen Merkmale der auf der angefragten Strecke bzw. den angefragten Strecken abgeschlossenen Rahmenverträge offen. Zu den wesentlichen Merkmalen eines Rahmenvertrages gehören die vereinbarte Relation, die vereinbarte Bandbreite, die zeitliche Lage der Rahmenvertragskapazität, die vereinbarte Laufzeit sowie der Beendigungszeitpunkt des Rahmenvertrages.

Für jeden Offenlegungsantrag wird ein aufwandsbezogenes Entgelt erhoben. Die Berechnung erfolgt individuell, auf Basis des Offenlegungsverlangens in Abhängigkeit vom Zeitaufwand zu einem Stundensatz, der die mit der Offenlegung verbundenen Personal- und Sachkosten sowie eine marktübliche Rendite berücksichtigt.

Für die Bearbeitung eines Offenlegungsantrags wird ein aufwandbezogenes Entgelt in Höhe von 82,00 Euro je angefangener Stunde erhoben.

5.4.8 Betrieblicher Begleiter aT

Die Begleitung eines aT, zur Streckenbeobachtung und zum Vorbeileiten an Engstellen, durch einen Betrieblichen Begleiter aT der DB Netz AG gem. Ziffer 3.4.3.1 ist eine entgeltpflichtige Zusatzleistung der DB Netz AG.

Durch die Mitfahrt eines Betrieblichen Begleiters aT stellt die DB Netz AG sicher, dass die Vorgaben gemäß Beförderungsanordnung eingehalten werden.

Das Entgelt für einen Betrieblichen Begleiter aT bestimmt sich entsprechend nach dem angefallenen Personalaufwand. Berechnet werden die Anfahrtszeit sowie die Dauer der Begleitung, mindestens jedoch drei Stunden je eingesetzten Mitarbeiter.

$$\text{Entgelt} = \text{Euro je Stunde} * \text{Anzahl der angefangenen Stunden}$$

Das Entgelt beträgt 82,00 Euro je angefangenen 60 Minuten.

5.5 Nebenleistungen und Entgelte

Die DB Netz AG bietet folgende Nebenleistungen gegen Entgelt nach Maßgabe gesondert abzuschließender Verträge an:

5.5.1 Anbindung EVU-Leitstellen (GSM-R)

Die DB Netz AG bietet ZB oder einbezogenen EVU, die mit der DB Netz AG einen Grundsatz-INV abgeschlossen haben, die Möglichkeit der Nutzung von GSM-R für die dispositive Kommunikation zwischen stationären Stellen und dem mobilen Personal an.

Die Abrechnung dieser GSM-R basierten Kommunikationsdienstleistung erfolgt zu festgesetzten Sätzen.

Anbindung EVU-Leitstellen (GSM-R)

- Telefonie/SMS - Flatrate pro Nutzer 11,95 Euro je Monat
- Datenübertragung - Flatrate pro Nutzer 4,10 Euro je Monat

Sonstige GSM-R Leistungen (auf besondere Anforderung)

Auf besondere schriftliche Anforderung und gegen gesonderte Verrechnung können nachstehende Leistungen erbracht werden:

- Ersatzlieferung SIM-Karte 23,95 Euro
- Expressversand SIM-Karte 34,95 Euro
- Datenupdate SIM-Karte 17,95 Euro
- Wunschrufnummer für stationäres Endgerät 23,95 Euro
- MSISDN-Tausch auf eine Wunschrufnummer 23,95 Euro

Im Rahmen freier Kapazitäten und technischer Machbarkeit können über nachfolgende Leistungen gesonderte Vereinbarungen geschlossen werden:

- Einrichtung Short Code über Standardleistung hinaus 82,00 Euro je angefangene 60 Minuten
- Anpassungsarbeiten in Folge Änderungen beim Nutzer 82,00 Euro je angefangene 60 Minuten Für weitere zusätzliche Leistungen erfolgt die Verrechnung nach Aufwand auf Basis des Stundensatzes von 82,00 Euro je angefangene 60 Minuten.

5.5.2 Befahrbarkeitsstudie

Die DB Netz AG bietet ZB an, Befahrbarkeitsstudien durchzuführen. Eine Befahrbarkeitsstudie ist eine Untersuchung, die dazu dient, das verfügbare Raumangebot für übergroße Fahrzeuge auf ausgewählten Strecken vorprüfen zu lassen.

Für die Durchführung von Befahrbarkeitsstudien wird ein Basispreis und zusätzlich ein aufwandsbezogenes Entgelt erhoben.

Das Basisentgelt beträgt 215,00 Euro.

Das aufwandsbezogene Entgelt beträgt 82,00 Euro je angefangener 60 Minuten.

5.5.3 Betriebsprogrammstudie

Die DB Netz bietet ZB an, bestehende oder neue Betriebsprogramme nach definierten Randbedingungen zu prüfen. Unter Zugrundelegung der vom Besteller übermittelten Daten wird auf Basis aktuell verfügbarer Fahrplan- und Infrastrukturdaten das bestellte Betriebsprogramm geprüft.

Das Entgelt für eine Betriebsprogrammstudie bestimmt sich entsprechend nach dem angefallenen Personalaufwand.

Das Entgelt beträgt 82,00 Euro je angefangener 60 Minuten.

5.5.4 Dispositionsarbeitsplätze in Betriebszentralen

Die DB Netz bietet ZB oder einbezogenen EVU im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten die Nutzung von Dispositionsarbeitsplätzen an. Mit der Zur-Verfügung-Stellung der Dispositionsarbeitsplätze sind konkret nachstehende Leistungen verbunden:

- Arbeitsplatzausstattung
 - Standortspezifische Arbeitsgrundfläche mit BZ-konformer Möblierung und Montagemöglichkeit für bis zu vier Monitore,
 - Stromanschluss,
 - Anschlussmöglichkeit an externes IT-Netzwerk,
 - Festnetz-Anschlussmöglichkeit (DT AG),
 - Netzeigene Leitung zum Anschluss eines ortsfesten GSM-R Fernsprechers (GeFo).
- Mitnutzung
 - Pausenräume, Teeküchen (o. ä.),
 - Toilettenräume,
 - Verkehrswege, Fluchtwege, Notausgänge,
 - Beleuchtungs-, Lüftungs-, Heizungs-, Feuerlösch- und Versorgungseinrichtungen.
- Leistungen gegen zusätzliche Verrechnung
 - Umbaumaßnahmen für die Bereitstellung des Arbeitsplatzes,
 - Neubau/Umbau Bedienplatz, Bedienplatzmöbel,
 - Umbau/Einbau Trennwände,
 - Planung/Bauüberwachung,
 - Errichtung unabhängige IT/TK Infrastruktur,
 - Neubau/Umbau Verkabelung.

Zusätzlich zum Arbeitsplatz ist das Produkt LeiDis-NK Premiumversion als entgeltspflichtige Nebenleistung gegen gesonderte Verrechnung zu bestellen. Die Leistungen sind in der Produktbeschreibung „Dispositionsarbeitsplätze“ konkret beschrieben und werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/dispositionsarbeitsplaetze

Für die Preiskalkulation der Nutzungsentgelte für Dispositionsarbeitsplätze sind die jährlichen kalkulierten Kosten für die Erstellung, Instandhaltung, Reinigung, Energie, Personalaufwand und

Leitungskosten sowie eine marktübliche Rendite maßgeblich. Die Preise variieren in Abhängigkeit von den jeweiligen räumlichen Gegebenheiten und Ausstattungen in den einzelnen Betriebszentralen.

Das monatliche Gesamtentgelt für die Dispositionsarbeitsplätze setzt sich zusammen aus: Nutzungsentgelte für Dispositionsarbeitsplatz und zusätzlich Nutzungsentgelt für die LeiDis-NK Premiumversion sowie ggf. einem zusätzlichen Entgelt für Umbaumaßnahmen.

www.dbnetze.com/bestellformulare

Die **Grundpreise** für einen Arbeitsplatz betragen in

Betriebszentrale Berlin	1628,56 Euro je Monat
Betriebszentrale Duisburg	1360,04 Euro je Monat
Betriebszentrale / Netzleitzentrale Frankfurt am Main	1415,42 Euro je Monat
Betriebszentrale Hannover	1679,10 Euro je Monat
Betriebszentrale Karlsruhe	1203,00 Euro je Monat
Betriebszentrale Leipzig	1121,03 Euro je Monat
Betriebszentrale München	1465,23 Euro je Monat

Leistungen mit gesonderter Verrechnung [LeiDis-NK Premium]

Zusätzlich zum Arbeitsplatz ist das Produkt LeiDis-NK Premiumversion zum Preis gemäß Ziffer 5.5.10 gesondert zu bestellen.

Zuschlag zum monatlichen Grundpreis für Umbaumaßnahmen

Werden Umbaumaßnahmen gewünscht, werden die Umbaukosten in gleichen monatlichen Raten (1/12 der Gesamtumbaukosten) zusätzlich zum Grundpreis abgerechnet.

5.5.5 Fahrplanstudie

Die DB Netz AG bietet ZB an, Fahrplanstudien durchzuführen. Eine Fahrplanstudie ist eine Untersuchung, die dazu dient, Auswirkungen bestimmter Infrastrukturzustände bzw. die Möglichkeit zur Integration von Trassenwünschen auf ein bestehendes oder voraussichtliches Trassengefüge zu bewerten.

Das Entgelt für eine Fahrplanstudie bestimmt sich entsprechend nach dem angefallenen Personalaufwand. Berechnet wird jede angefangene Bearbeitungsstunde.

$$\text{Entgelt} = \text{Euro je Stunde} * \text{Anzahl der angefangenen Bearbeitungsstunden}$$

Das Entgelt beträgt 82,00 Euro je angefangener 60 Minuten.

5.5.6 Fahrzeitberechnung

Die DB Netz AG bietet ZB an, Fahrzeitberechnungen durchzuführen. Ergebnis einer Fahrzeitberechnung ist die reine Fahrzeit inklusive Regelzuschlag für eine gewünschte Strecke von A nach B ohne Berücksichtigung anderer Verkehre. Eine Fahrzeitberechnung trifft jedoch keine Aussage zur Fahrbarkeit innerhalb des gesamten Trassengefüges.

Das Entgelt für eine Fahrzeitberechnung bestimmt sich entsprechend nach dem angefallenen Personalaufwand. Berechnet wird jede angefangene Bearbeitungsstunde.

$$\text{Entgelt} = \text{Euro je Stunde} * \text{Anzahl der angefangenen Bearbeitungsstunden}$$

Das Entgelt beträgt 82,00 Euro je angefangener 60 Minuten.

5.5.7 Gedruckte Buchfahrpläne und La-Hefte

Die DB Netz AG bietet ZB oder einbezogenen EVU gedruckte Buchfahrpläne und La-Hefte an.

Für die Preiskalkulation des Produktes sind die Kosten der Rechnernutzung, Druck-, Reproduktions- und Personalaufwand, sowie eine marktübliche Rendite maßgeblich.

Das Entgelt für gedruckte Buchfahrpläne ist abhängig von der Seitenzahl und Auflagenhöhe. Preise sind im Einzelfall bei der kundenbetreuenden Stelle der DB Netz AG abrufbar.

Die Entgelte pro La-Heft für folgende sechs Druckbereiche betragen:

La-Heft/wöchentlich Bereich Mitte	0,79 Euro
La-Heft/wöchentlich Bereich Nord	0,97 Euro
La-Heft/wöchentlich Bereich Ost	0,43 Euro
La-Heft/wöchentlich Bereich Süd	1,43 Euro
La-Heft/wöchentlich Bereich Südost	0,92 Euro
La-Heft/zweiwöchentlich S-Bahn Berlin	1,02 Euro

Die elektronische Ausgabe der La-Hefte ist entgeltfrei.

5.5.8 Grüne Funktion der Zuglaufregelung

Das Produkt „Grünen Funktionen der Zuglaufregelung“ umfasst auf Basis der aktuellen Betriebslage die Übertragung von Fahrempfehlungen, um Triebfahrzeugführer in der energiesparenden Fahrweise zu unterstützen. Die Übertragung dieser Daten erfolgt per standardisierte Schnittstelle an das jeweilige Eisenbahnverkehrsunternehmen, welches die Daten dann nutzergerecht aufbereiten kann.

Die Triebfahrzeugführer können mittels der Fahrempfehlung die Geschwindigkeit des Zuges anpassen, um beispielsweise Signalhalte zu vermeiden. Hierbei wird eine Echtzeit-Information für eine vorausschauende Fahrweise automatisch von der Betriebszentrale der DB Netz AG berechnet und zur Anzeige für den Triebfahrzeugführer übermittelt. Diese Information kann z.B. „Ausrollen von ... bis ...“ oder „x km/h langsamer fahren als zulässig von ... bis ...“ beinhalten.

Die Grünen Funktionen der Zuglaufregelung beinhalten die Funktionen „ZLR Planfahren“ und „ZLR Nachfahren“.

„ZLR Planfahren“ hilft dabei Energie einzusparen, indem Vorplanfahrten vermieden und Züge auf der Planlage gehalten werden.

„ZLR Nachfahren“ hilft dabei Energie einzusparen, indem Bremsen und unnötige Halte beim Nachfahren von Zügen vermieden werden oder eine energieeffiziente Zugführung auf den Signalthalt hin erfolgt. ZLR Nachfahren kommt zur Anwendung, wenn die Situation dispositiv eindeutig ist.

Die monatliche Entgelthöhe der Grünen Funktionen der Zuglaufregelung bemisst sich nach den monatlich abgerechneten Trassenkilometern für das Trassenentgelt abzüglich der Strecken ohne automatische Zugnummernmeldeanlage.

Das Entgelt beträgt 0,00394 Euro je Trassenkilometer (Sollfahrplan abzüglich der Strecken ohne automatische Zugnummernmeldeanlage).

5.5.9 Key Management Center (KMC)

Die DB Netz AG bietet ZB oder einbezogenen EVU die Verwaltung von kryptografischen ETCS-Schlüsseln in Form eines Key Management Center (KMC) an.

Für die Benutzung der Strecken der DB Netz AG, die mit dem Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System) Level 2 ausgerüstet sind, werden kryptografische Schlüssel (KMC) für den Datenaustausch zwischen ETCS-Zentralen (RBC) und ETCS-Fahrzeuggeräten (OBU) benötigt. Diese K-MC werden von der DB Netz AG bereitgestellt und müssen von den ZB bzw. den einbezogenen EVU in einem Home-KMC verwaltet werden. Die DB Netz AG stellt die Plattform für das Home-KMC zur Verfügung und übernimmt alle mit der Verwaltung verbundenen Aufgaben, wie Anforderung, Registrierung, Speicherung, Verteilung, Austausch und Abbestellung von kryptografischen Schlüssel.

Die Abrechnung der ETCS Key Managementleistung erfolgt zu festgesetzten Sätzen.

Key Management Center je ETCS-Fahrzeuggerät 20,00 Euro je Monat.

5.5.10 Leitsystem zur Netzdisposition Kunde

Die DB Netz AG bietet ZB oder einbezogenen EVU das Informationssystem LeiDis-NK an. Mit LeiDis-NK wird dem Nutzer die aktuelle betriebliche Sicht auf seine Züge in Echtzeit visualisiert zur Verfügung gestellt. LeiDis-NK ist als Basis- oder Premiumversion verfügbar. Die Versionen unterscheiden sich im Angebot an Applikationen sowie in deren Anwendung. Der erste Nutzeraccount der LeiDis-NK Basisversion steht für ZB oder einbezogene EVU, die Zugtrassen bei der DB Netz AG angemeldet haben und operativ tätig sind, unentgeltlich zur Verfügung. Soweit zusätzliche Nutzeraccounts und/oder die Nutzung der LeiDis-NK Premiumversion durch den ZB oder das einbezogene EVU angestrebt wird, sind diese zusätzlich entgeltpflichtig zu erwerben.

Die DB Netz AG bietet LeiDis-NK als Basis- oder Premiumversion an.

■ LeiDis-NK Basisversion

Der erste Nutzeraccount der LeiDis-NK Basisversion steht für ZB, die Zugtrassen bei der DB Netz AG angemeldet haben, oder einbezogene EVU, die operativ tätig sind, unentgeltlich zur Verfügung. Zusätzliche Nutzeraccounts werden kostenpflichtig zur Verfügung gestellt.

■ LeiDis-NK Premiumversion

Die Nutzung von LeiDis-NK Premiumversion wird kostenpflichtig zur Verfügung gestellt.

■ LeiDis-NK-Basisversion (Browserbasierte Anwendung)

Der erste Nutzeraccount der LeiDis-NK-Basisversion steht für ZB oder einbezogene EVU, die Trassen bei der DB Netz AG angemeldet haben und operativ tätig sind, unentgeltlich zur Verfügung. Zusätzliche Nutzeraccounts werden wie folgt abgerechnet:

LeiDis-NK- Basisversion (Browserbasierte Anwendung)

973,00 Euro je Monat und Session

■ LeiDis-NK-Premiumversion (Desktopanwendung)

Die Nutzung der LeiDis-NK-Premiumversion wird wie folgt abgerechnet:

LeiDis-NK-Premiumversion (Desktopanwendung)

1.400,00 Euro je Monat und Client

■ Fakultative Leistungen

Folgende zusätzliche Leistungen können mit den nachfolgenden Entgelten vereinbart werden

Besondere Datenpflege

82,00 Euro je angefangener 60 Minuten

Mentorenschulung

82,00 Euro je angefangener 60 Minuten

5.5.11 Live Maps

Die DB Netz AG bietet den ZB oder einbezogenen EVU das Informationssystem DB LiveMaps an. DB LiveMaps ist eine Anwendung zur echtzeitnahen, kartenbasierten Darstellung des deutschen Schienenverkehrs. Im Rahmen dieser Darstellung werden in einer dynamischen Karte (LiveMap) alle Zugbewegungen auf dem deutschen Schienennetz echtzeitnah visualisiert. Der ZB bzw. das einbezogene EVU haben über die Anwendung die Möglichkeit, die Zugpositionen und -bewegungen der eigenen Züge bzw. durch Dritte freigegebene Züge bzw. Züge des SPNV und SPFV zu verfolgen. Die Anwendung ist dabei über verschiedene Plattformen zugänglich (Smartphone-/Tablet-Apps, Webbrowser, stationäre Großbildschirme).

Die Abrechnung dieser echtzeitbasierten Zuglaufinformationsanwendung erfolgt zu festgesetzten Sätzen.

Funktionsbezogener Jahrespreis pro App:

- DB LiveMaps Basis 29,00 EUR je Jahr
- DB LiveMaps Comfort 49,00 EUR je Jahr

5.5.12 Lizenz zur Datenabnahme

Die DB Netz AG bietet ZB oder einbezogenen EVU die Lizenz zur Datenabnahme an. Über eine Datenschnittstelle werden Zuglaufinformationen in Form von einheitlichen und standardisierten UIC-Datensatz-Telegrammen in Echtzeit elektronisch übertragen. Eine Berechtigung zum „Andocken“ an diese Schnittstelle erhält der ZB oder einbezogenen EVU durch den Erwerb der Lizenz zur Datenabnahme.

Das Entgelt richtet sich nach dem durchschnittlichen täglichen Datenvolumen.

Mindestpreis 750,56 Euro je Monat. Die Preise richten sich nach dem durchschnittlichen täglichen Datenvolumen.

5.5.13 Statistiken

Die DB Netz AG bietet ZB oder einbezogenen EVU Statistiken an. Über das Leitsystem zur Prozessanalyse werden die bei der DB Netz AG vorhandenen Zuglaufinformationen im Nachhinein ausgewertet und in Form von Statistiken für den ZB oder das einbezogene EVU aufbereitet.

Die Abrechnung dieser statistischen Auswertungen erfolgt zu festgesetzten Sätzen.

Basispreise:

- Auswertung nach Standardlayout 45,00 Euro
zuzüglich
- je Auswertetag und je Regionalbereich 3,00 Euro
- je Auswertestunde und je Regionalbereich 3,00 Euro

Bei den vorstehenden Auswertungen sind maximal 30 Messstellen pro bahnhofsbezogener Auswertung möglich.

Aufpreise:

- Zusammenfassung mehrerer Auswertungen zu einer E-Mail 15,00 Euro.
- Sonderauswertung bei Abweichung vom Standardlayout 30,00 Euro.
- Für spezielle Auswertungen beträgt das Entgelt 82,00 Euro je angefangener 60 Minuten.

5.5.14 Trassengrafik

Die DB Netz AG bietet ZB eine grafische Darstellung des Netzfahrplans (inkl. zeitnaher Ergänzungen) in Form von Trassengrafiken an. Diese enthalten die auf einem Streckenabschnitt enthaltenen Zugtrassen in Form von Zeit-Wege-Diagrammen und vereinfachen dem ZB die Fahrplanplanung. Je nach Umfang kann eine Trassengrafik mehrere Seiten umfassen.

Produktinformationen und Vertragsmuster werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/nebenleistungen

Diese sind nicht Bestandteil der NBN.

Weitere Informationen sind bei den Regionalbereichen erhältlich:

www.dbnetze.com/kontakte

Die Abrechnung dieser Informationsleistung erfolgt je Seitenanzahl.

Das Entgelt beträgt 5,00 Euro je Seite.

5.5.15 Lizenz zur Abnahme von Bildmaterial (Güterfahrzeuge)

Die DB Netz AG bietet Wagenhaltern oder einbezogenen EVU die Lizenz zur Abnahme von Bildmaterial (Güterfahrzeuge) an.

Die DB Netz AG installiert ortsgebundene Aufnahmeanlagen (Videotore) innerhalb ihrer Infrastruktur und nimmt Bildmaterial von vorbeifahrenden Schienenfahrzeugen auf. Die so erzeugten Bildaufnahmen geben den Wagenhaltern wichtige Informationen über den Zustand ihrer Fahrzeuge und können helfen, Prozesse im Rahmen des Flottenmanagements sowie der Planung und Instandhaltung zu optimieren.

Auf einer zentralen Datenplattform werden qualitätsgeprüfte Bildmaterialien mit zugeordneten UIC-Nummern (European Vehicle Number, EVN) elektronisch gespeichert. Eine Berechtigung zur Nutzung dieser Bildmaterialien durch eine technische Schnittstelle an die Datenplattform oder auf Anfrage über einen Web-Client erhält der Wagenhalter oder einbezogenes EVU durch den Erwerb der Lizenz zur Abnahme von Bildmaterial (Güterfahrzeuge).

Das Entgelt richtet sich nach der Größe der Flotte, die der Nutzer für den Abruf von Bildmaterial anmeldet. Ausschlaggebend ist die Anzahl der so gemeldeten Wagen. Der Preis gilt für die gesamte angemeldete Flotte pro genutzten Messpunkt (Standort Videotor) pro Jahr. Jeder Nutzer kann nur eine Flotte / Wagenliste anmelden, die dann für alle genutzten Standorte zugrunde gelegt wird.

Darüber hinaus können zusätzliche Wagen außerhalb der angemeldeten Flotte per Einzelabruf abgefragt werden, sofern der Nutzer hierzu vertraglich berechtigt ist. Die Anzahl der inkludierten Einzelabrufe beträgt 10% der angemeldeten Flottengröße. Übersteigt die Anzahl der Einzelabrufe diesen Prozentsatz, werden zusätzliche Kosten für die Einzelabrufe erhoben. Diese richten sich nach der Anzahl der Einzelabrufe.

Zusätzlich wird eine einmalige Einrichtungspauschale für die erstmalige Anbindung an die Datenplattform erhoben. Bei mehr als einer Änderung der Vertragsdaten pro Jahr (z.B. Messpunkte oder gemeldete Fahrzeuge) wird zusätzlich eine Pauschale pro Änderungsvorgang erhoben.

Einmalige Kosten:

- Bei Erstanbindung an die Datenplattform wird eine Pauschale von 750,00 Euro erhoben

Basiskosten:

- Der Einzelpreis pro Wagen der angemeldeten Flotte beträgt 1,82 Euro pro Messpunkt (Standort Videotor) pro Jahr. Der Preis ist unabhängig davon, wie oft tatsächlich Fahrzeugdaten am Standort erhoben werden. Im Preis inbegriffen sind eine Änderung der Vertragsdaten pro Jahr (z.B. Messpunkte oder gemeldete Fahrzeuge) sowie zusätzliche Einzelabrufe, die in Summe 10% der angemeldeten Flottengröße entsprechen.

Aufpreis:

- Pro zusätzlicher Änderung der Vertragsdaten: 250,00 Euro pro Vorgang
- Pro zusätzlichem Einzelabruf: 2,73 Euro

5.6 Maluszahlungen und Anreize

Alle in den NBN angegebenen Entgelte sind Netto Entgelte und werden gegenüber ZB zuzüglich der jeweilig gültigen gesetzlichen Mehrwertsteuer abgerechnet.

5.6.1 Maluszahlungen für Trassenänderung (durch den Zugangsberechtigten)

Nach Vertragsschluss ist eine Änderung durch den Zugangsberechtigten nur bis zur geplanten Abfahrtszeit möglich.

Die Erhebung von Änderungsentgelten hängt ab vom Änderungssachverhalt und vom Zeitpunkt der Änderung.

- Für jede Änderung wird ein Änderungsentgelt in Abhängigkeit vom Konstruktionsaufwand erhoben.
- Bei höherer Gewalt, behördlichen Anordnungen oder technischen Einschränkungen, die durch den Infrastrukturbetreiber zu verantworten sind, erfolgt abweichend von den folgenden Regelungen keine Bepreisung der dadurch verursachten Änderung.

Änderungen sind nur zulässig, wenn die Sachverhalte in dieser Ziffer beschrieben werden.

Änderungen der Verkehrsarten sind ausgeschlossen. Zudem ausgeschlossen ist die Änderungen der gesamten Zugtrasse von Last- auf Leerfahrten, d.h. zulässig ist die Änderungen von Last- auf Leerfahrten nur für Teile einer Zugtrasse.

Folgende Tatbestände stellen Änderungen dar, für die ein Änderungsentgelt erhoben wird.

- Änderung der Geschwindigkeit ohne Änderung des Verkehrstages, Änderung zeitliche Lage ohne Änderung des Verkehrstages, Laufwegsänderung bei gleichem Start- und Zielpunkt.

Soweit ein Marktsegmentwechsel durch den ZB unter Beibehaltung der Trasse möglich ist, d.h. keine der vorgenannten Änderungstatbeständen vorliegt, erhebt die DB Netz AG für diese Marktsegmentänderung kein gesondertes Änderungsentgelt. Die Zulässigkeit des Marktsegmentwechsels ergibt sich aus der Marktsegmentbeschreibung unter Ziffer 5.3.1.

Das Änderungsentgelt entspricht dem Anteil der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, für die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen.

Das Änderungsentgelt errechnet sich aus den Fahrplankosten im Netzfahrplan multipliziert mit den von der Änderung betroffenen Trassenkilometern multipliziert mit der Anzahl der geänderten Verkehrstage.

$$\text{Änderungsentgelt je Verkehrstag} = \text{Fahrplankosten} * \text{betroffene Trkm}$$

Das Änderungsentgelt beträgt maximal 894 € im SPFV, 630 € im SPNV und 811 € im SGV.

Für die Ermittlung des Änderungsentgelts werden als betroffene Trkm zugrunde gelegt:

- Änderung der Geschwindigkeit bzw. Beschleunigung: gesamte Trasse
- Änderung zeitliche Lage: betroffener Trassenabschnitt, in dem die zeitliche Lage verlassen wird.
- Laufwegsänderung bei gleichem Start- und Zielpunkt: die Trkm, die räumlich von der ursprünglich vereinbarten Trasse abweichen.

Die für das Änderungsentgelt zugrundeliegenden Fahrplankosten je Marktsegment werden in **Anlage 5.3** ausgewiesen.

- Ein Änderungsentgelt wird nicht erhoben, wenn im SPV die Trasse im Zeitfenster +/- 3 Minuten gegenüber der Ursprungstrasse verschoben wird und im SGV, wenn die Trasse im Zeitfenster von +/- 30 Minuten gegenüber der Ursprungstrasse verschoben wird.

5.6.2 Maluszahlen für Trassenänderungen (durch das EIU)

5.6.2.1 Kompensation von Trassenmehrkosten wegen baubedingter Umleitung im SGV im Netzfahrplan

Im Netzfahrplan gemäß Ziffer 4.2.1 angemeldete Trassen des Schienengüterverkehrs (mit Ausnahme von Lokfahrten) werden unter folgenden Voraussetzungen in Bezug auf die Berechnung des Entgelts für die hiervon betroffenen Verkehrstage behandelt wie Trassen, die dem Marktsegment „R-Flex“ gemäß Ziffer 5.3.4.9, 5.3 i.V.m. Anlage 5.3 zugeordnet sind:

- Die Bestellung der Trasse erfolgte zum Netzfahrplan gemäß Ziffer 4.2.1.
- Aufgrund einer Baumaßnahme, die in den Planungsparametern (gemäß Richtlinie 402.0305) veröffentlicht und im Netzfahrplan berücksichtigt wurde, kann mindestens ein angemeldeter Laufwegspunkt (Betriebsstellen) im ENV nicht umgesetzt werden oder es wurde aufgrund einer solchen Baumaßnahme im Vorfeld der Netzfahrplanerstellung eine Anmeldung durch den ZB über einen Umleitungsweg zwischen ZB und DB Netz AG vereinbart oder der ZB hat aufgrund einer Totalsperrung in Folge einer solchen Baumaßnahme die Trasse über einen Umleitungsweg angemeldet.

5.6.2.2 Entgeltregelung bei Umleitung aufgrund von Baumaßnahmen nach Zustandekommen des ENV

Ergibt sich für eine vertraglich vereinbarte Zugtrasse aufgrund von Baumaßnahmen, die nicht im ENV für die betreffende Zugtrasse berücksichtigt wurden, ein vom ENV abweichender Laufweg (Umleitung), so wird nur das Zugtrassenentgelt für den Laufweg in Rechnung gestellt, der dem ENV zugrunde liegt, es sei denn, aufgrund der Umleitung ergibt sich ein geringeres Trassenentgelt, dann gilt dieses.

Diese Regelung gilt nicht für Zugtrassen, bei denen dem ZB oder dem einbezogenen EVU zum Zeitpunkt der Annahme des Trassenangebots der veränderte Laufweg bereits bekannt war. In diesem Fall wird das Trassenentgelt für den tatsächlich genutzten Laufweg berechnet.

Für Zugtrassen, die aufgrund nicht im ENV enthaltener Baumaßnahmen zusätzlich notwendig werden, ist kein Trassenentgelt zu entrichten. Zu diesen Zugtrassen zählen u. a. Zu- und Abführungsfahrten zu einem Schienenersatzverkehr, Drehfahrten aufgrund baubedingter Einschränkungen, Zu- und Abführungsfahrten zu einer anderen als der gewöhnlichen Abstell- oder

Tankanlage, Zu- und Abführungsfahrten von Triebfahrzeugen oder zusätzliche Verkehre aufgrund einer Änderung der Zugcharakteristik (z. B. Ablasten aufgrund geringerer Grenzlast einer Umleitungsstrecke).

5.6.3 Maluszahlungen für Nichtnutzung

5.6.3.1 Entgelt für Angebotserstellung

Die Aufwendungen für die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen sind im Trassenentgelt enthalten. Aus diesem Grund wird bei Nichtannahme einer angemeldeten Zugtrasse ein Bearbeitungsentgelt für die Angebotserstellung erhoben. Diese Regelung findet keine Anwendung im Koordinierungsverfahren gem. Ziffer 4.2.1.7.1 sowie bei berechtigten Beanstandungen des Zugangsberechtigten gem. Ziffer 4.2.1.12.3.

Das Entgelt für die Angebotserstellung errechnet sich aus den Fahrplankosten im Rahmen der unmittelbar zugbedingten Kosten multipliziert mit den Trassenkilometern der konstruierten Trassen multipliziert mit der Anzahl der beantragten Verkehrstage.

$$\text{Entgelt für Angebotserstellung} = \text{Fahrplankosten} * \text{Trkm} * \text{Anzahl der Verkehrstage}$$

Das Entgelt für die Angebotserstellung beträgt maximal 894 € im SPFV, 630 € im SPNV und 811 € im SGV.

Die für das Entgelt für die Angebotserstellung zugrundeliegenden Fahrplankosten je Marktsegment werden in **Anlage 5.3** ausgewiesen.

5.6.3.2 20-Stunden Regelung

Im Falle einer neuen Trassenzuweisung aufgrund von Ziffer 6.3.3.4.2 zahlt der ZB das Entgelt für die von der DB Netz AG neu zugewiesenen Trasse.

Im Falle einer nicht genutzten Trasse aufgrund der Regelung in Ziffer 6.3.3.4.2, rechnet die DB Netz AG gegenüber dem ZB zusätzlich zu dem nach vorstehendem Satz 1 zu zahlenden Trassenentgelt das Entgelt für die ursprünglich bestellte und nicht genutzte Trasse in der Höhe des Entgelts für die Stornierung dieser Trasse weniger als 24 Stunden vor Abfahrt (gemäß Ziffer 5.6.4.2) ab, es sei denn, die Verspätung von 20 Stunden oder mehr wurde von der DB Netz AG verschuldet.

Die Regelungen der Ziffer 5.7 bleiben unberührt.

5.6.4 Maluszahlungen für Stornierung

Nach Vertragsschluss ist eine Stornierung durch den Zugangsberechtigten nur bis zur geplanten Abfahrtszeit möglich.

Die Erhebung von Stornierungsentgelten hängt ab vom Stornierungssachverhalt und vom Zeitpunkt der Stornierung.

- Für Stornierungen wird grundsätzlich ein Mindeststornierungsentgelt für jeden stornierten Verkehrstag in Abhängigkeit vom Konstruktionsaufwand erhoben.
- Für bestimmte Stornierungssachverhalte wird ab 30 Tagen vor Abfahrt ein erhöhtes Stornierungsentgelt für jeden stornierten Verkehrstag abgeleitet vom Entgelt der stornierten Trasse und dem Zeitpunkt der Stornierung erhoben.
- Bei Verkehrstagen für die ein erhöhtes Stornierungsentgelt erhoben wird, fällt kein Mindeststornierungsentgelt an.
- Bei höherer Gewalt, behördlichen Anordnungen oder technischen Einschränkungen, die durch den Infrastrukturbetreiber zu verantworten sind, erfolgt abweichend von den folgenden Regelungen keine Bepreisung der dadurch verursachten Stornierung.

5.6.4.1 Mindeststornierungsentgelt

Folgende Tatbestände stellen Stornierungen dar, für die ein Mindeststornierungsentgelt erhoben wird:

- Änderung Start - und/oder Zielpunkt,
- Laufwegeinkürzungen,
- Änderung der Geschwindigkeit, wenn durch die Änderung auch der Verkehrstag geändert wird,
- Änderung der zeitlichen Lage, wenn durch die Änderung auch der Verkehrstag geändert wird,
- Abbestellung einer Zugtrasse oder eines Teils einer Zugtrasse an einem oder an mehreren Verkehrstagen, und/oder
- Änderung des Verkehrstags.

Das Mindeststornierungsentgelt entspricht dem Anteil der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs für die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen anfallen.

Das Mindeststornierungsentgelt errechnet sich aus den Fahrplankosten im Netzfahrplan multipliziert mit den von der Änderung betroffenen Trassenkilometern multipliziert mit der Anzahl der geänderten Verkehrstage.

$$\text{Mindeststornierungsentgelt je Verkehrstag} = \text{Fahrplankosten} * \text{betroffene Trkm}$$

Das Mindeststornierungsentgelt beträgt maximal 894 € im SPFV, 630 € im SPNV und 811 € im SGV.

Für die Ermittlung des Mindeststornierungsentgelts werden als betroffene Trkm zugrunde gelegt:

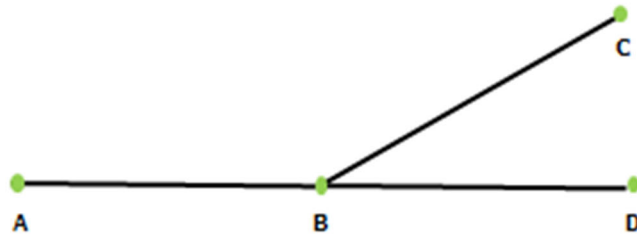
- Änderung Start - und/oder Zielpunkt: die Trkm, die räumlich und/oder zeitlich von der ursprünglich vereinbarten Trasse entfallen.
- Laufwegseinkürzungen: die Trkm, die räumlich von der ursprünglich vereinbarten Trasse abweichen.
- Änderung der Geschwindigkeit: gesamte Trasse
- Änderung zeitliche Lage: gesamte Trasse.
- Änderung des Verkehrstags: gesamte Trasse.
- Reduktion Verkehrstage: gesamte Trasse.
- Abbestellung gesamte Trasse bzw. aller Verkehrstage: gesamte Trasse.

Wenn mehrere der oben genannten Sachverhalte zutreffen, wird der Sachverhalt zugrunde gelegt, nach dem mehr Trkm betroffen sind.

Die für das Mindeststornierungsentgelt zugrundeliegenden Fahrplankosten je Marktsegment werden in **Anlage 5.3** ausgewiesen.

Beispiel:

Generisches Beispiel Trassenbestellung Basic Nacht



Bestellung:

- ZB bestellt Trasse von A über B nach C
- Netzfahrplan Mo-Fr (5 Tage/Woche)

Tatbestand:

- ZB ändert 40 Tage vor Beginn Nfpl Zielpunkt der „Montag“-Trasse nach D (52 Verkehrstage)
- Von Änderung betroffen: B - C (Bsp.: 30 km)
- Fiktiver Betrag Fahrplankosten 3 Cent

Berechnung:

$$\text{Mindeststornierungsentgelt}_{\text{Verkehrstag}} = \text{Fahrplankosten} \cdot \text{betroffene Trkm}$$

$$\text{Mindeststornierungsentgelt}_{\text{Verkehrstag}} = 3 \text{ Cent} \cdot 30 \text{ Trkm} = 0,90 \text{ €}$$

$$\text{Mindeststornierungsentgelt} = 0,90 \text{ €} \cdot 52 \text{ Tage} = 46,80 \text{ €}$$

5.6.4.2 Erhöhtes Stornierungsentgelt

Für folgende Sachverhalte wird bei Stornierungen innerhalb von 30 Tagen vor Abfahrt ein erhöhtes Stornierungsentgelt erhoben:

- Änderung Start - und/oder Zielpunkt,
- Laufwegseinkürzungen,
- Änderung der Geschwindigkeit, wenn durch die Änderung auch der Verkehrstag geändert wird,
- Änderung der zeitlichen Lage, wenn durch die Änderung auch der Verkehrstag geändert wird,
- Abbestellung einer Zugtrasse oder eines Teils einer Zugtrasse an einem oder an mehreren Verkehrstagen, und/oder
- Änderung des Verkehrstags.

Das erhöhte Stornierungsentgelt wird abgeleitet vom Entgelt der stornierten Trasse und dem Zeitpunkt der Stornierung. Mit dem erhöhten Stornierungsentgelt werden Anreize gesetzt, zugewiesene Kapazität frühzeitig freizugeben. Gleichzeitig wird der aufgrund der Stornierung ersparte Anteil der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs bei der Ermittlung des erhöhten Stornierungsentgelts abgezogen.

Hierfür werden vom Entgelt der stornierten Trasse die ersparten unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs für die Instandhaltung und für die Abschreibungen abgezogen. Daraus ergibt sich die Berechnungsbasis für das Stornierungsentgelt. Das Stornierungsentgelt ergibt sich als gestaffelter prozentualer Anteil dieser Berechnungsbasis.

Folgende Prozentsätze hat die DB Netz AG für die Schaffung von Anreizen für die effiziente Nutzung der Schienenwegkapazität zugrunde gelegt:

Zeitpunkt der Stornierung	Prozentsatz von Berechnungsba- sis
bis einschließlich 5 Tage vor Abfahrt	15 %
4 Tage bis 24 Stunden vor Abfahrt	30 %
Ab 24 Stunden vor Abfahrt bis Abfahrt	80 %

Daraus ergeben sich die jeweiligen in **Anlage 5.3** ausgewiesenen Stornierungsentgelte je storniertem Trassenkilometer.

Das erhöhte Stornierungsentgelt je Verkehrstag und je Marktsegment berechnet sich wie folgt:

$$\text{Erhöhtes Stornierungsentgelt je Verkehrstag} = \text{Trkm} * \text{maßgebliches Stornierungsentgeltsatz}$$

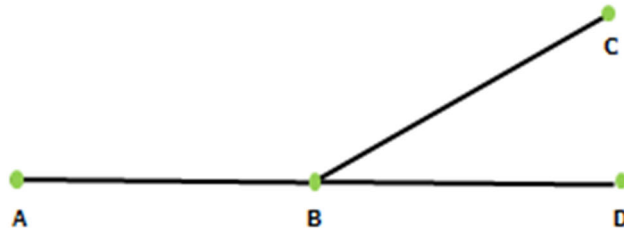
Werden mehrere Verkehrstage durch den ZB storniert, wird das jeweilige erhöhte Stornierungsentgelt je Verkehrstag ermittelt und für die betroffenen Verkehrstage addiert. Wird eine Trasse an verschiedenen Verkehrstagen storniert und/oder geändert, werden das jeweilige erhöhte Stornierungsentgelt je Verkehrstag und das jeweilige Mindeststornierungsentgelt je Verkehrstag addiert. Bei Verkehrstagen, für die ein erhöhtes Stornierungsentgelt erhoben wird, fällt kein Mindeststornierungsentgelt an.

Für die Ermittlung des erhöhten Stornierungsentgelts werden als betroffene Trkm zugrunde gelegt:

- Änderung Start - und/oder Zielpunkt: die Trkm, die räumlich und/oder zeitlich von der ursprünglich vereinbarten Trasse entfallen.
- Laufwegseinkürzungen: die Trkm, die räumlich von der ursprünglich vereinbarten Trasse abweichen.
- Änderung der Geschwindigkeit: gesamte Trasse
- Änderung zeitliche Lage: gesamte Trasse.
- Änderung des Verkehrstags: gesamte Trasse.
- Reduktion Verkehrstage: gesamte Trasse.
- Abbestellung gesamte Trasse bzw. aller Verkehrstage: gesamte Trasse.

Beispiel:

Generisches Beispiel Trassenbestellung Basic Nacht



Berechnung:

Berechnungsbasis = Entgelt Basic Nacht – IH und Afa-Anteil

Berechnungsbasis = 5 € – 2 € = 3 €

Erhöhtes Stornierungsentgelt = 3 € • 15% = 0,45 €

Erhöhtes Stornierungsentgelt = 0,45 € • 1 Tag • 30 Tr/km = 13,50 €

Bestellung:

- ZB bestellt Trasse von A über B nach C
- Netzfahrplan Mo-Fr (5 Tage/Woche)

Tatbestand:

- ZB ändert 20 Tage vor Fahrtbeginn eine einzelne Trasse nach D
- Da Änderung 20 Tage vor Fahrtbeginn gilt 15% auf die Berechnungsbasis
- Von Änderung betroffen: B – C (30 km)
- Fiktiver Betrag für Entgelt, IH- und Afa-Anteil

5.6.4.3 bleibt frei

5.6.5 Anreize und Ermäßigungen

5.6.5.1 Entgeltminderung bei nicht vertragsgemäßem Zustand

5.6.5.1.1. Automatische Minderung

Unabhängig von einem Minderungsverlangen des ZB reduziert die DB Netz AG unaufgefordert das geschuldete Nutzungsentgelt im Falle der nachfolgend genannten Mängel, wenn diese dazu geführt haben, dass aufgrund einer Störung Zusatzverspätungsminuten gem. des Richtlinienmoduls 420.9001 (**Anlage 5.7.2.1**) mindestens in nachfolgend genannter Höhe kodiert wurden. Unter einer Störung im Sinne des Verfahrens ist hierbei die Summe der Zusatzverspätungen an den Messpunkten gemeint, die einer Störung bzw. einem Ereignis zugeordnet werden. Die Minderung erfolgt unabhängig davon, ob die DB Netz AG diesen Mangel zu vertreten hat.

a) Mängel bezüglich der Schienenwege:

- VU 22 (Bauwerke)
- VU 23 (Fahrbahn)
- VU 30 (Mängellangsamfahrstelle)
- VU 31 (Bauarbeiten / Arbeiten)
- VU 32 (Unregelmäßigkeiten bei Bauarbeiten / Arbeiten)
- VU 83 (Schmierfilm)

b) Mängel bezüglich der Steuerungs- und Sicherungssysteme:

- VU 21 (Telekommunikationsanlagen)
- VU 24 (Bahnübergangssicherungsanlagen)
- VU 25 (Anlagen Leit- und Sicherungstechnik)
- VU 26 (Weichen)

c) Mängel bezüglich der streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom:

- VU 20 (Stromversorgung (Fahrstrom))

d) Personalbedingte Mängel:

- VU 12 (Fehldisposition)
- VU 18 (Betriebliches Personal Netz)
- VU 28 (Technisches Personal Netz)

Eine automatische Minderung erfolgt, wenn die Zusatzverspätungsminuten aufgrund einer Störung (Summe der Zusatzverspätungsminuten an den Messpunkten, die einer Störung zugeordnet werden), einen verkehrsartspezifischen Schwellwert überschreiten. Dabei ist zu beachten, dass Zusatzverspätungsminuten bei ihrer Erfassung zunächst kaufmännisch auf volle Minuten gerundet und erst dann innerhalb einer Störung addiert werden.

Die Minderung erfolgt ab:

Verkehrsart/Marktsegment	Mindestanzahl an Zusatzverspätungsminuten
SPFV	6:00
SPNV	6:00
SGV Standard Express	6:00
SGV Gefahrgut Express	6:00
SGV Güternahverkehr Express	6:00
SGV Gefahrgutgüternahverkehr Express	6:00
SGV Standard Schnell	6:00
SGV Gefahrgut Schnell	6:00
SGV Güternahverkehr Schnell	6:00
SGV Gefahrgutgüternahverkehr Schnell	6:00
SGV Standard Z-Flex Express	6:00
SGV Gefahrgut Z-Flex Express	6:00
SGV Güternahverkehr Z-Flex Express	6:00
SGV Gefahrgutgüternahverkehr Z-Flex Express	6:00
SGV Standard Z-Flex Schnell	6:00
SGV Gefahrgut Z-Flex Schnell	6:00
SGV Güternahverkehr Z-Flex Schnell	6:00
SGV Gefahrgutgüternahverkehr Z-Flex Schnell	6:00
SGV Standard R-Flex Express	6:00
SGV Gefahrgut R-Flex Express	6:00
SGV Güternahverkehr R-Flex Express	6:00
SGV Gefahrgutgüternahverkehr R-Flex Express	6:00
SGV Standard R-Flex Schnell	6:00

Verkehrsart/Marktsegment	Mindestanzahl an Zusatzverspätungsminuten
SGV Gefahrgut R-Flex Schnell	6:00
SGV Güternahverkehr R-Flex Schnell	6:00
SGV Gefahrgutgüternahverkehr R-Flex Schnell	6:00
SGV Standard	31:00
SGV Sehr schwer	31:00
SGV Gefahrgut	31:00
SGV Güternahverkehr	31:00
SGV Gefahrgutgüternahverkehr	31:00
SGV Lokfahrt	31:00
SGV Standard Z-Flex	31:00
SGV Sehr schwer Z-Flex	31:00
SGV Gefahrgut Z-Flex	31:00
SGV Güternahverkehr Z-Flex	31:00
SGV Gefahrgutgüternahverkehr Z-Flex	31:00
SGV Standard R-Flex	31:00
SGV Sehr schwer R-Flex	31:00
SGV Gefahrgut R-Flex	31:00
SGV Güternahverkehr R-Flex	31:00
SGV Gefahrgutgüternahverkehr R-Flex	31:00

Zu beachten ist, dass Zusatzverspätungsminuten bei ihrer Erfassung zunächst kaufmännisch auf ganze Minuten gerundet und danach innerhalb einer Störung addiert werden.

Für die vorstehend genannten Mängel wird ein auf die Zusatzverspätungsminuten, die Verkehrsart, bzw. auf das Marktsegment bezogener Minderungsbetrag bis zur vollen Höhe des jeweiligen Trassennutzungsentgelts gewährt. Die Differenzierung des Minderungsbetrages nach Verkehrsarten berücksichtigt die unterschiedlichen Infrastrukturnutzungsentgelte.

Folgende Minderungsbeträge sind je Verkehrsart anzusetzen:

- im SPFV 3,00 EUR je Zusatzverspätungsminute
- im SPNV 2,00 EUR je Zusatzverspätungsminute
- im SGV 1,00 EUR je Zusatzverspätungsminute

Minderungsbeträge werden in der übernächsten auf die die Minderung auslösende Störung folgenden Rechnung gem. Ziffer 5.9.4 Satz 3 verrechnet.

Die Geltendmachung eines höheren Minderungsbetrages unter den Voraussetzungen der Ziffer 5.6.5.1.2 wird dadurch nicht ausgeschlossen.

5.6.5.1.2. Minderung auf Verlangen

Mängel, die nicht unter Ziffer 5.6.5.1.1 aufgeführt sind können nach den allgemeinen zivilrechtlichen Regeln geltend gemacht werden. Gleiches gilt auch für Mängel nach Ziffer 5.6.5.1.1, soweit ein Mängelbegehren über den dort genannten Werten geltend gemacht wird.

5.6.6 Entgeltregelungen bei Schienenersatzverkehr

Während der Dauer der Maßnahme entfallen die Nutzungsentgelte für die Zugtrasse. Die Kosten für den SEV werden vollständig vom ZB oder dem einbezogenem EVU getragen.

5.6.7 Entgeltregelungen bei Busnotverkehr im Personenverkehr

Die Kosten des Busnotverkehrs werden von der Partei getragen, deren Verantwortungsbereich die vorübergehende Nichtverfügbarkeit zuzurechnen ist. Die Verantwortlichkeit ergibt sich in Analogie zu den Regelungen des Anreizsystems zur Reduzierung von Störungen.

Ist die Ursache der vorübergehenden Nichtverfügbarkeit dem Verantwortungsbereich der DB Netz AG zuzurechnen, erfolgt eine Übernahme der Kosten des Busnotverkehrs durch die DB Netz AG ausschließlich auf Basis marktüblicher Verrechnungssätze. Des Weiteren verzichtet die DB Netz AG auf die Erhebung der Trassenentgelte für den Abschnitt, der nicht befahren werden kann. Die Anrechnung von Verspätungsminuten gemäß Anreizsystem zur Reduzierung von Störungen (vgl. Ziffer 5.7) sowie der Anspruch auf Entgeltminderung bei nicht vertragsgemäßem Zustand gem. Ziffer 5.6.5.1 sind ausgeschlossen.

Ist die Ursache der vorübergehenden Nichtverfügbarkeit dem Verantwortungsbereich des ZB oder des einbezogenen EVU zuzurechnen, hat dieses die Kosten des Busnotverkehrs zu tragen.

Gleiches gilt für den Fall, dass die Ursache der Nichtverfügbarkeit weder dem Verantwortungsbereich der DB Netz AG noch dem eines ZB oder des einbezogenen EVU zugeordnet werden kann.

5.7 Anreizsystem

5.7.1 Grundlagen und Ziele

Die nachfolgenden leistungsabhängigen Entgeltregelungen für den Schienenpersonenverkehr und den Schienengüterverkehr sollen Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes setzen. Von der leistungsabhängigen Entgeltregelung erfasst werden alle Zugbewegungen im Geltungsbereich dieser NBN.

5.7.2 Pünktlichkeitserfassung

5.7.2.1 Datenerhebung

Die Erfassung der dem Anreizsystem zugrundeliegenden Daten erfolgt entsprechend den Regelungen des Richtlinienmoduls 420.9001, Anlage 5.7.2.1.

5.7.2.2 Berücksichtigte Daten

5.7.2.2.1. Anreizrelevante Kodierungen

Im Anreizsystem werden die nachfolgenden Kodierungen berücksichtigt.

Zuständigkeit DB Netz AG		Zuständigkeit EVU	
VU-Nr.	Verspätungskodierung	VU-Nr.	Verspätungskodierung
10	Fahrplanerstellung (Vertrieb DB Netz AG)	50	Haltezeitüberschreitung
10	Fahrzeiten für im Netzfahrplan ausgeregelte Bauarbeiten falsch	51	Antrag EVU
12	Fehldisposition	52	Ladearbeiten

Zuständigkeit DB Netz AG		Zuständigkeit EVU	
13	Vorbereitung (Betrieb)	53	Unregelmäßigkeiten an der Ladung
18	Betriebliches Personal DB	54	Verkehrliche Zugvorbereitung
19	Sonstige Betriebsführung DB Netz	57	Keine Meldung durch EVU
20	Stromversorgungsanlagen (Fahrstrom)	58	Verkehrliches Personal EVU
21	Telekommunikationsanlagen	59	Sonstige verkehrliche Gründe EVU
22	Bauwerke	60	Umlauf-, Einsatzplanung
23	Fahrbahn	61	Zugbildung durch EVU
24	Bahnübergangssicherungsanlagen	62	Reisezugwagen
25	Anlagen Leit- und Sicherungstechnik	63	Güterwagen
26	Weichen	64	Triebfahrzeuge
27	Netzfahrzeuge	68	Technisches Personal EVU
28	Technisches Personal Netz	69	Sonstiges Fahrzeuge EVU
29	Sonstige Technik Netz		
30	Mängellangsamfahrstellen		
31	Bauarbeiten /Arbeiten		
32	Unregelmäßigkeiten bei Bauarbeiten / Arbeiten		

Die vorstehenden Verspätungsursachen werden im Richtlinienmodul 420.9001 Abschnitt A02 (Anlage 5.7.2.1) näher beschrieben.

Alle sonstigen Kodierungen, die nicht in vorstehender Tabelle aufgelistet sind, bleiben bei der Ermittlung der Anreizentgelte unberücksichtigt.

5.7.2.2.2. Anreizrelevante Züge

Im Anreizsystem werden alle Züge im Geltungsbereich dieser NBN berücksichtigt, es sei denn, es handelt sich um Trassen, die von bzw. im Auftrag der DB Netz AG genutzt werden.

5.7.2.2.3. Zusatzverspätungsminuten in einer Betriebsstelle

Damit Zusatzverspätungsminuten anreizrelevant werden, müssen folgende Kriterien erfüllt sein:

- der verkehrsartabhängige Schwellenwert wurde erreicht oder überschritten,
- es handelt sich um eine anreizrelevante Kodierung gemäß Ziffer 5.7.2.2.1,
- im Schienengüterverkehr wurde die jeweils relevante Endpünktlichkeit nach Ziffer 5.7.2.2.4 überschritten.

Es gelten folgende Schwellenwerte:

Verkehrsart	Schwellenwerte in Minuten
Lastfahrten SPNV/SPFV	3:30
Lok-/Leerfahrten SPNV/SPFV	30:30
SGV Pünktlichkeitssensibel	5:30
SGV Nicht-Pünktlichkeitssensibel	30:30

Wird der Schwellenwert erreicht oder überschritten, wird die Gesamtzahl der Zusatzverspätungsminuten an der betreffenden Betriebsstelle bei der Abrechnung berücksichtigt. Für die

Abrechnung der Anreizentgelte werden Zusatzverspätungsminuten kaufmännisch auf volle Minuten gerundet.

An der ersten Betriebsstelle, an der eine kodierpflichtige Zusatzverspätung auftritt, werden die Zusatzverspätungsminuten erfasst, die sich aus der Abweichung zwischen SOLL-Zeit gemäß Fahrplan und der tatsächlichen IST-Zeit ergeben. Weitere Zusatzverspätungen im Zuglauf entstehen, wenn ein Zug zwischen zwei Betriebsstellen seine Verspätung weiter erhöht. Auch diese Zusatzverspätungsminuten werden nur berücksichtigt, wenn sie für sich genommen, den Schwellenwert überschreiten. Wird eine Verspätung abgebaut oder bleibt sie unverändert, entstehen keine neuen Zusatzverspätungen.

5.7.2.2.4. Endpünktlichkeit im Schienengüterverkehr

Damit Zusatzverspätungsminuten im Schienengüterverkehr anreizrelevant werden, müssen die Verkehre eine bestimmte Endpünktlichkeit überschreiten. Die Endpünktlichkeit bemisst sich nach der Abweichung zwischen SOLL-Zeit und IST-Zeit an der letzten Betriebsstelle der Zugfahrt.

Die Zugangsberechtigten teilen der DB Netz AG mit der Trassenanmeldung mit, ob die jeweils bestellten Zugfahrten des Schienengüterverkehrs pünktlichkeitssensibel sind oder nicht. Erfolgt keine Mitteilung, stuft die DB Netz AG die entsprechenden Zugfahrten automatisch als nicht pünktlichkeitssensibel ein. Die Mitteilung ist bindend und kann nicht mehr verändert werden. Bei der Bestellung des Zusatzes Express- oder Schnelltrasse nach Ziffern 5.3.2.6 bzw. 5.3.2.7 wird die Zugfahrt zwingend als pünktlichkeitssensibel eingestuft.

Die Schwellenwerte der relevanten Endpünktlichkeiten unterscheiden sich nach der Einstufung einer Zugfahrt als pünktlichkeitssensibel oder nicht pünktlichkeitssensibel.

Es gelten folgende Schwellenwerte:

Verkehrsart	Schwellenwerte in Minuten
SGV Pünktlichkeitssensibel	30:59
SGV Nicht-Pünktlichkeitssensibel	120:59

5.7.3 Entgeltmodell

Die Höhe der von DB Netz und vom jeweiligen EVU zu zahlenden Anreizentgelte berechnet sich wie folgt:

$$\text{Anreizentgelt} = \text{anreizrelevante Zusatzverspätungsminuten} * \text{monetäre Bewertung je Zusatzverspätungsminute}$$

Die - nach Verkehrsarten und Verspätungsursachen differenzierte - Höhe der monetären Bewertung [in EUR je Zusatzverspätungsminute] ergibt sich für den Schienenpersonenverkehr aus folgender Tabelle:

VU-Nr.	Verspätungsursache	SPNV (Lastfahrten)	SPFV (Lastfahrten)	SPV (Lok-/Leerfahrten)
10	Fahrplanerstellung (Vertrieb DB Netz AG)	1,00	1,00	0,20
10	Fahrzeiten für im Netzfahrplan ausge-regelte Bauarbeiten falsch	16,00	51,00	5,00
12	Fehldisposition	1,00	1,00	0,20
13	Vorbereitung (Betrieb)	1,00	1,00	0,20
18	Betriebliches Personal DB	1,00	1,00	0,20
19	Sonstige Betriebsführung DB Netz	1,00	1,00	0,20

VU-Nr.	Verspätungsursache	SPNV (Last-fahrten)	SPFV (Last-fahrten)	SPV (Lok-fahrten)
20	Stromversorgungsanlagen (Fahrstrom)	1,00	1,00	0,20
21	Telekommunikationsanlagen	1,00	1,00	0,20
22	Bauwerke	1,00	1,00	0,20
23	Fahrbahn	1,00	1,00	0,20
24	Bahnübergangssicherungsanlagen	1,00	1,00	0,20
25	Anlagen Leit- und Sicherungstechnik	1,00	1,00	0,20
26	Weichen	1,00	1,00	0,20
27	Netzfahrzeuge	1,00	1,00	0,20
28	Technisches Personal Netz	1,00	1,00	0,20
29	Sonstige Technik Netz	1,00	1,00	0,20
30	Mängellangsamfahrstellen	1,00	1,00	0,20
31	Bauarbeiten / Arbeiten	16,00	51,00	5,00
32	Unregelmäßigkeiten bei Bauarbeiten / Arbeiten	16,00	51,00	5,00
50	Haltezeitüberschreitung	1,00	1,00	0,20
51	Antrag EVU	1,00	1,00	0,20
52	Ladearbeiten	1,00	1,00	0,20
53	Unregelmäßigkeiten an der Ladung	1,00	1,00	0,20
54	Verkehrliche Zugvorbereitung	1,00	1,00	0,20
57	Keine Meldung durch EVU	1,00	1,00	0,20
58	Verkehrliches Personal EVU	1,00	1,00	0,20
59	Sonstige verkehrliche Gründe EVU	1,00	1,00	0,20
60	Umlauf-, Einsatzplanung	1,00	1,00	0,20
61	Zugbildung durch EVU	1,00	1,00	0,20
62	Reisezugwagen	1,00	1,00	0,20
63	Güterwagen	1,00	1,00	0,20
64	Triebfahrzeuge	1,00	1,00	0,20
68	Technisches Personal EVU	1,00	1,00	0,20
69	Sonstiges Fahrzeuge EVU	1,00	1,00	0,20

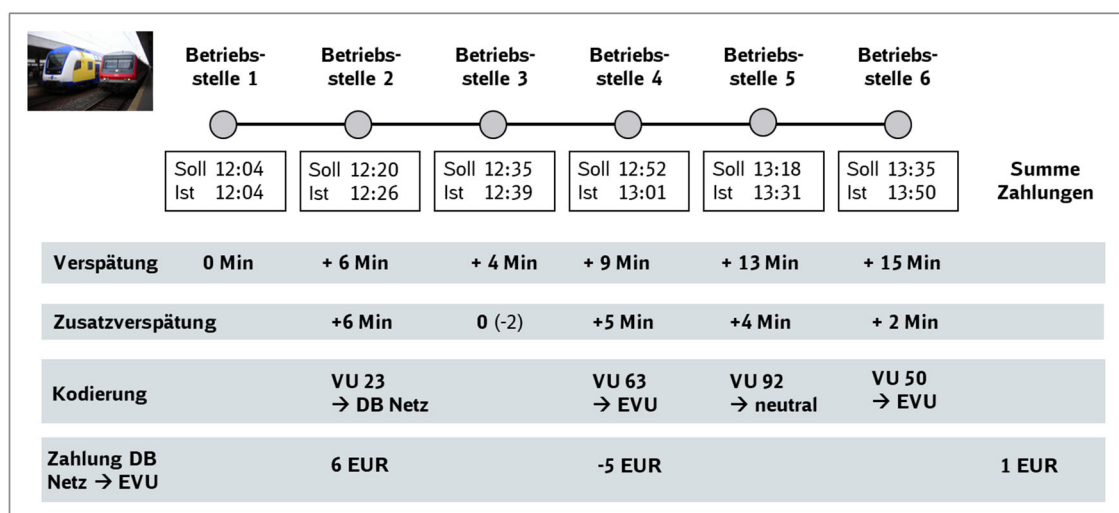
Die - nach Verkehrsarten und Verspätungsursachen differenzierte - Höhe der monetären Bewertung [in EUR je Zusatzverspätungsminute] ergibt sich für den Schienengüterverkehr aus folgender Tabelle:

VU-Nr.	Verspätungsursache	SGV Pünktlichkeits-sensibel	SGV Nicht Pünktlichkeits-sensibel
10	Fahrplanerstellung (Vertrieb DB Netz AG)	0,50	0,10
10	Fahrzeiten für im Netzfahrplan ausge-regelte Bauarbeiten falsch	5,00	1,00
12	Fehldisposition	0,50	0,10
13	Vorbereitung (Betrieb)	0,50	0,10
18	Betriebliches Personal DB	0,50	0,10
19	Sonstige Betriebsführung DB Netz	0,50	0,10
20	Stromversorgungsanlagen (Fahr-strom)	0,50	0,10
21	Telekommunikationsanlagen	0,50	0,10
22	Bauwerke	0,50	0,10
23	Fahrbahn	0,50	0,10
24	Bahnübergangssicherungsanlagen	0,50	0,10
25	Anlagen Leit- und Sicherungstechnik	0,50	0,10
26	Weichen	0,50	0,10
27	Netzfahrzeuge	0,50	0,10
28	Technisches Personal Netz	0,50	0,10

VU-Nr.	Verspätungsursache	SGV Pünktlichkeits-sensibel	SGV Nicht Pünktlichkeits-sensibel
29	Sonstige Technik Netz	0,50	0,10
30	Mängellangsamfahrstellen	0,50	0,10
31	Bauarbeiten / Arbeiten	5,00	1,00
32	Unregelmäßigkeiten bei Bauarbeiten / Arbeiten	5,00	1,00
50	Haltezeitüberschreitung	0,50	0,10
51	Antrag EVU	0,50	0,10
52	Ladearbeiten	0,50	0,10
53	Unregelmäßigkeiten an der Ladung	0,50	0,10
54	Verkehrliche Zugvorbereitung	0,50	0,10
57	Keine Meldung durch EVU	0,50	0,10
58	Verkehrliches Personal EVU	0,50	0,10
59	Sonstige verkehrliche Gründe EVU	0,50	0,10
60	Umlauf-, Einsatzplanung	0,50	0,10
61	Zugbildung durch EVU	0,50	0,10
62	Reisezugwagen	0,50	0,10
63	Güterwagen	0,50	0,10
64	Triebfahrzeuge	0,50	0,10
68	Technisches Personal EVU	0,50	0,10
69	Sonstiges Fahrzeuge EVU	0,50	0,10

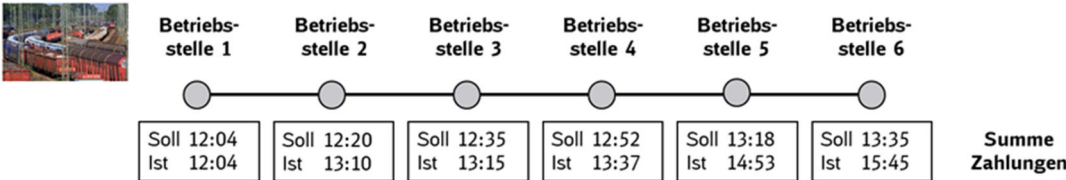
Beispielhaft ist die Bestimmung der anreizrelevanten Zusatzverspätungsminuten sowie der Anreizentgelte in folgendem Schaubild dargestellt:

Beispiel für einen Zug des Schienenpersonennahverkehrs



VU 23 = Fahrbahn; VU 62 = Reisezugwagen; VU 92 = Zugfolge (betroffener Zug war verspätet); VU 50 = Haltezeitüberschreitung

Beispiel für einen Zug des Schienengüterverkehrs (nicht pünktlichkeitssensibel)



	Betriebs- stelle 1	Betriebs- stelle 2	Betriebs- stelle 3	Betriebs- stelle 4	Betriebs- stelle 5	Betriebs- stelle 6	Summe Zahlungen
	Soll 12:04 Ist 12:04	Soll 12:20 Ist 13:10	Soll 12:35 Ist 13:15	Soll 12:52 Ist 13:37	Soll 13:18 Ist 14:53	Soll 13:35 Ist 15:45	
Verspätung	0 Min	+ 50 Min	+ 40 Min	+ 45 Min	+ 95 Min	+ 130 Min	
Zusatzerspätung		+50 Min	0 (-10)	+5 Min	+50 Min	+ 35 Min	
Kodierung		VU 23 → DB Netz		VU 69 → EVU	VU 92 → neutral	VU 64 → EVU	
Zahlung DB Netz → EVU		5 EUR				-3,5 EUR	1,5 EUR

VU 23 = Fahrbahn; VU 64 = Triebfahrzeuge; VU 69 = Sonstiges Fahrzeuge EVU; VU 92 = Zugfolge (betroffener Zug war verspätet)

5.7.4 Administration und Korrekturverfahren

5.7.4.1 Korrekturverfahren

Bis zu 24 Stunden nach der Erstkodierung von Zusatzerspätungen können Kodierungen im Benehmen zwischen den EVU und DB Netz bei Vorliegen neuer Störungsinformationen formlos korrigiert werden (Validierungszeitraum).

Liegen nach der Validierung aus Sicht der EVU weiterhin Beanstandungen vor, können diese, entsprechend dem Korrekturprozess im Abschnitts 6 des Richtlinienmoduls 420.9001 (Anlage 5.7.2.1), eine Umkodierung beantragen. Hierzu ist der von der DB Netz AG unter:

<http://www.dbnetze.com/umkodierungsantrag>

zur Verfügung gestellte Vordruck vollständig ausgefüllt an die E-Mail-Adresse:

kunas.db.netz@deutschebahn.com

zu senden. Information zu den kodierten Verspätungsminuten sind unter anderem im Tagesnachweis ersichtlich.

Als Betreff der E-Mail ist einzutragen:

„Kunden-Nummer_Datum_Verarbeitungs-ID (z. B.:K9712_20140311_99999)“.

Die Einreichungsfrist für Umkodierungsanträge bei DB Netz endet am achten Tag nach dem Validierungszeitraum. Nach der Acht-Tagesfrist eingehende Umkodierungsanträge sind verfristet und werden nicht mehr berücksichtigt.

Die Unabhängigkeit der am Umkodierungsprozess beteiligten Mitarbeiter der DB Netz AG wird in der Richtlinie 048.2002 - Richtlinie zur Sicherstellung der Weisungsfreiheit im Umkodierungsprozess des Anreizsystems gem. § 39 Abs. 2 ERegG (Anlage 5.7.2.2) - geregelt.

5.7.4.2 Abrechnung

Die Abrechnung der Anreizentgelte erfolgt monatlich. Die von DB Netz AG und vom jeweiligen EVU zu zahlenden Anreizentgelte werden dabei miteinander verrechnet.

5.7.4.3 Revision Anreizsystem

Die DB Netz AG wird mit den Zugangsberechtigten des Schienenpersonenverkehrs spätestens für die NBN der Netzfahrplanperiode 2022/2023 das bisherige Anreizsystem analysieren und Änderungen soweit notwendig vereinbaren.

5.8 Entgeltänderung

5.8.1 Zuschlag für überlastete Schienenwege

Für einzelne Fahrwegabschnitte kann in Zeiten der Überlastung ein zusätzliches Entgelt erhoben werden, das die Knappheit der Fahrwegkapazität widerspiegelt.

Die DB Netz AG behält sich vor, einen solchen Zuschlag in künftigen Fahrplanperioden für die in den jeweils künftigen NBN genannten Schienenwege zu erheben.

Während der Geltungsdauer dieser NBN wird kein Zuschlag für überlastete Schienenwege erhoben.

5.8.2 Entwicklung Abschlagszahlung

Die DB Netz AG beabsichtigt, die Höhe der Abschlagszahlungen nach Ziffer 5.9.4 in den künftigen Jahren weiter anzuheben.

5.8.3 Aktualisierung der Liste der Metropolbahnhöfe

Die Liste der Metropolbahnhöfe wird mit Daten des Jahres 2020 zum Netzfahrplan 2022/2023 aktualisiert.

5.8.4 Entwicklung der Entgelte

Die DB Netz AG beabsichtigt, unter Berücksichtigung der geltenden Fristen sowie in Abhängigkeit der jeweiligen marktlichen Rahmenbedingungen, die Entgeltgrundsätze und Entgelthöhen des Trassenpreissystems bedarfsweise weiterzuentwickeln. Zusätzlich werden die Anforderungen aus der einzuführenden Anreizregulierung zukünftig berücksichtigt.

Bei der künftigen Fortentwicklung der Entgelthöhen wird die DB Netz AG neben der Entwicklung der wesentlichen Kostentreiber auch die Entwicklung der Verkehrsmärkte sowie wirtschaftliche Rahmenbedingungen des Betreibers der Schienenwege berücksichtigen. Im Zeitraum 2015 - 2019 hat die DB Netz AG die Trassenentgelte (ohne Zuschläge) durchschnittlich um 2,0 bis 2,4 Prozent p. a. erhöht. Die Wirkung der Trassenpreiserhöhung kann dabei nach Verkehrsarten differenzieren.

Nach derzeitiger Planung beabsichtigt die DB Netz AG bis zum Jahr 2023 eine Preiserhöhung von 1,8 bis 2,8 Prozent p. a., dabei kann die Wirkung nach Marktsegmenten differenzieren.

5.9 Zahlungsbedingungen

5.9.1 Zahlung der Infrastrukturnutzungsentgelte

- a) Vom ZB oder dem einbezogenen EVU nach Maßgabe der Bestimmungen des ENV zu leistende Entgelte sind in Euro zu leisten und werden zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe berechnet.
- b) Zahlungen sind auf ein von der DB Netz AG zu bestimmendes Konto auf Kosten des ZB oder des einbezogenen EVU zu überweisen. Im Verwendungszweck ist, sofern vorhanden, neben der jeweiligen Rechnungsnummer die dem ZB oder dem einbezogenen EVU bei Abschluss des ENV mitgeteilte Debitorennummer anzugeben.
- c) Forderungen der DB Netz AG werden mit Zugang der Rechnung fällig und sind innerhalb von 14 Kalendertagen nach Zugang der Rechnung zu begleichen. Für die Einhaltung der Frist ist der Zahlungseingang auf dem gemäß vorstehendem lit. b) zu benennenden Konto maßgeblich.

- d) Einwendungen des ZB oder des einbezogenen EVU gegen die in Rechnung gestellten Entgelte sind binnen vier Wochen nach Zugang der Rechnung der DB Netz AG schriftlich anzuzeigen. Maßgeblich ist der Eingang der Einwendung bei der DB Netz AG. Werden Einwendungen nicht rechtzeitig angezeigt, gilt die Rechnung als genehmigt; die DB Netz AG wird darauf in der Rechnung besonders hinweisen.

5.9.2 Sicherheitsleistung

- a) ZB – mit Ausnahme der in § 1 Abs. 12 Nr. 2 a) und c) ERegG genannten – haben der DB Netz AG eine angemessene Sicherheitsleistung zu stellen, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des ZB bestehen. Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des ZB bestehen:
- (1) wenn der ZB einen Monat lang auf fällige Forderungen überhaupt nicht zahlt,
 - (2) bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes,
 - (3) bei Vorliegen einer negativen Bonitätsauskunft (keine ausreichende Kreditwürdigkeit im Verhältnis zum Umsatz), die höchstens zwei Jahre alt ist, einer Bonitätsbewertungsagentur oder einer anderen professionellen Bewertungs- oder Kredit-scoring-Einrichtung,
 - (4) bei Stellung eines Antrags auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens über das Vermögen des ZB oder
 - (5) bei Vorliegen anderer Umstände, die eine schlechte Bonität des ZB nahe legen, wie z.B. Beantragung von Prozesskostenhilfe, erklärte Zahlungsunwilligkeit (liegt nicht vor, wenn eine Forderung der DB Netz AG bestritten und daher unter Vorbehalt gezahlt wird), fehlendes Vorhandensein einer ladungsfähigen Anschrift oder dauerhaft (länger als zwei Wochen) fehlende Erreichbarkeit unter einer solchen angegebenen Anschrift.
- b) Der ZB hat auf ein nach vorstehender Ziffer 5.9.2 berechtigtes Verlangen der DB Netz AG innerhalb von fünf Bankarbeitstagen nach Zugang einer entsprechenden Aufforderung der DB Netz AG Sicherheit zu leisten. Die Sicherheit bemisst sich nach der Höhe des voraussichtlichen Entgelts für die im jeweils laufenden und dem darauffolgenden Monat zugewiesenen bzw. beantragten Zugtrassen. Die DB Netz AG ist berechtigt, die vom ZB angebotene Sicherheit zu prüfen und bei berechtigten Einwänden gegen deren Tauglichkeit oder Werthaltigkeit diese unverzüglich zurückzuweisen. Die Einräumung des Nutzungsrechts nach Ziffer 3.3.1 erfolgt erst nach Stellung einer tauglichen und werthaltigen Sicherheit.
- c) Die Sicherheit kann durch übliche Sicherungsmittel, insbesondere durch unwiderrufliche, unbefristete, selbstschuldnerische Bürgschaft eines in der Europäischen Union ansässigen Kreditinstituts mit einer Bilanzsumme von mindestens 1 Milliarde Euro, gestellt werden. Die Sicherheit kann auch gestellt werden durch eine Konzernbürgschaft nach Maßgabe des ersten Satzes, soweit keine Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des bürgenden Konzerns nach vorstehender Ziffer 5.9.2.a) (1)-(5) bestehen.
- d) Der ZB kann die Sicherheitsleistung durch Vorauszahlung abwenden. Der ZB hat dafür Sorge zu tragen, dass die Vorauszahlung in gleicher Höhe geleistet wird, wie Leistungen bei der DB Netz AG in Anspruch genommen werden sollen.
- e) Bei nicht fristgerecht hinterlegter Sicherheitsleistung bzw. geleisteter Vorauszahlung ist die DB Netz AG ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis eine Sicherheitsleistung hinterlegt oder die Vorauszahlung geleistet wurde.
- f) Monetäre Sicherheiten mit Verbleib bei der DB Netz AG werden zum jeweiligen Basiszinssatz der Europäischen Zentralbank verzinst. Sicherheiten sind auf Verlangen zurückzugeben, wenn und soweit die Voraussetzungen ihrer Gewährung nach Ziffern 5.9.2 a) bzw. 5.9.2 b) entfallen sind.
- g) Befindet sich der ZB nach Zahlung der Sicherheitsleistung im Verzug (§ 286 BGB) und kommt er bzw. es nach erneuter Zahlungsaufforderung nicht unverzüglich seinen Zahlungspflichten aus dem Vertragsverhältnis nach, so kann sich die DB Netz AG – ohne diesbezügliche, weitere Ankündigung – aus der Sicherheit (vgl. Ziffer 5.9.2 b)) befriedigen und ihre Rechte auf

Zahlung einer weiteren Sicherheitsleistung gem. Ziffer 5.9.2 a) geltend machen. Ansonsten ist die DB Netz AG berechtigt, Vorauszahlung gem. Ziffer 5.9.2 d) zu verlangen.

5.9.3 Verzugszinsen und Mahnpauschale

Bei Zahlungsverzug hat der ZB Verzugszinsen in Höhe von 9 Prozentpunkten über dem von der Europäischen Zentralbank festgelegten Basiszinssatz gemäß § 247 Abs. 1 BGB zu zahlen. Des Weiteren wird gemäß § 288 Abs. 5 BGB mit der ersten schriftlichen Mahnung eine Pauschale in Höhe 40,00 Euro erhoben.

5.9.4 Abschlagszahlungen

- a) Die DB Netz AG versendet bis zum 8. Werktag eines jeden Monats Abschlagsrechnungen. Die Abschlagszahlung ist am 25. Kalendertag des die Leistung betreffenden Monats fällig und auf das in der Abschlagsrechnung benannte Konto der DB Netz AG zu entrichten. Maßgeblich ist der Eingang des Geldes auf dem Konto der DB Netz AG. § 193 BGB findet keine Anwendung. Bei Zahlungsverzug hinsichtlich der Abschlagszahlung gilt Ziffer 5.9.2 d). Die geleisteten Abschlagszahlungen werden in der monatlichen Schlussrechnung verrechnet.
- b) Die Abschlagszahlung beträgt 50 Prozent des im laufenden Kalendermonats voraussichtlich geschuldeten Entgeltes. Zur Ermittlung des voraussichtlich geschuldeten Entgeltes legt die DB Netz AG das für den Vormonat geschuldete Entgelt zugrunde, wenn und soweit der ZB nicht bis zum 1. Kalendertag des die Abschlagsrechnung betreffenden Leistungsmonats eine wesentliche Veränderung des monatlichen Entgeltes (z. B. aufgrund von Leistungsreduzierung) glaubhaft macht oder der DB Netz AG eine solche wesentliche Veränderung offiziell bekannt ist. Eine wesentliche Änderung liegt bei einer Abweichung von mindestens 15 Prozent des dann ermittelten voraussichtlichen Entgeltes zum Entgelt des Vormonats vor.
- c) Auf Verlangen des ZB, das der DB Netz AG jeweils bis zum 15. Dezember des die Abschlagszahlung betreffenden vorangehenden Kalenderjahres mitzuteilen ist, berechnet sich die monatliche Abschlagshöhe jeweils aus 1/12 der gesamten Trassenutzungsentgelte des die Abschlagszahlung betreffenden vorangehenden Kalenderjahres, wenn und soweit der ZB im die Abschlagszahlung betreffenden vorangehenden Kalenderjahr monatlich Trassenkilometer im gleichen Umfang in Anspruch genommen hat und zu erwarten ist, dass die Trassenkilometer im die Abschlagszahlung betreffenden Jahr nicht wesentlich von demjenigen des die Abschlagszahlung betreffenden vorangehenden Kalenderjahres abweicht.

5.9.5 Aufrechnung, Zurückbehaltungsrechte

Der ZB ist nicht zur Aufrechnung mit Gegenforderungen berechtigt, es sei denn, über diese ist bereits rechtskräftig entschieden, sie sind unbestritten oder zugunsten des ZB entscheidungsreif.

Auf ein Zurückbehaltungsrecht kann sich der ZB nur berufen, wenn und soweit der Gegenanspruch auf dem gleichen Vertragsverhältnis beruht.

5.10 Förderung des Bundes für die SGV-Trassenutzung

Bei einer Trassenutzung im SGV fördert der Bund die SGV Zugangsberechtigten (*im Folgenden auch Letztempfänger genannt*) in Bezug auf die von ihnen zu zahlenden Trassenentgelte im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Maßgeblich für die Förderung sind die Bestimmungen der „Richtlinie zur Förderung des Schienengüterverkehrs über eine anteilige Finanzierung der genehmigten Trassenentgelte vom 10.12.2018“ (Förderrichtlinie) (Anlage 5.10) und die Regelungen dieser NBN. Die Förderrichtlinie enthält die Regelungen, unter welchen Voraussetzungen eine Förderung gewährt wird und wie die Förderhöhe pro Marktsegment berechnet wird.

Die jeweiligen Förderbeträge pro Marktsegmentkilometer werden auf folgender Internetseite veröffentlicht: www.dbnetze.com/trafoeg. Fällt innerhalb eines Haushaltsjahres eine höhere als die bei der Ursprungsberechnung zugrunde gelegte prognostizierte segmentspezifische Betriebsleistung an, erfolgt eine Auskehrung des vollen Förderbetrags zugunsten der SGV Zugangsberechtigten nur für die Monate, in denen die zur Verfügung stehenden Bundeshaushaltsmittel für das jeweilige Haushaltsjahr die Förderung voll decken. Steht für einen Monat dieses Haushaltsjahres keine ausreichende Deckung durch die Bundeshaushaltsmittel mehr zur Verfügung, reduziert

sich der Förderbetrag für sämtliche Segmente entsprechend. Die nachfolgenden Bestimmungen setzen das Verhältnis zwischen DB Netz AG und den SGV Zugangsberechtigten entsprechend der Förderrichtlinie in Bezug auf die Beantragung der Fördermittel, Information, den Abruf und die Verrechnung der Fördermittel um. Nicht förderfähig sind Trassennutzungen von Bauzügen, Baumaschinen, Messzügen und Hilfszügen.

5.10.1 Antragstellung und Zustimmung zum Verfahren

- (1) Der SGV Zugangsberechtigte als Letztempfänger nach der Förderrichtlinie beauftragt die DB Netz AG mit der Beantragung und Verrechnung von Fördermitteln aufgrund der Förderrichtlinie. Die Beauftragungen sind über die *Internetanwendung Formula einzureichen*. Formula wird im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/formula.

Als Rückfallebene steht während etwaiger Einschränkungen der Erreichbarkeit von Formula die Möglichkeit offen, *die Beauftragung mittels ausdrücklichem Schreiben entsprechend Anlage 5.10.1 an:*

DB Netz AG
Preise und Produkte
TraFÖG
Mainzer Landstraße 201-203
60326 Frankfurt a. Main

bzw. an

trafoeg@deutschebahn.com

zu richten.

Für die Netzfahrplanperiode 2021/2022 und folgende liegt jeweils dann eine rechtzeitige Beauftragung für die Folgemonate der Fahrplanperiode vor, wenn jeweils bis zum 15. Kalendertag des erstmals zu fördernden Monats die Beauftragung *über Formula eingereicht wurde*.

- (2) Darf ein SGV Zugangsberechtigter keine Fördermittel mehr aufgrund der Förderrichtlinie in Anspruch nehmen, hat er dieses der DB Netz AG schriftlich unverzüglich (Abweichenserklärung gemäß § 7 Ziff. 2 Abs. 8 Satz 3 Förderrichtlinie) zu erklären. Die Erklärungen sind ausschließlich an:

DB Netz AG
Preise und Produkte
TraFÖG
Mainzer Landstraße 201-203
60326 Frankfurt a. Main

bzw. an

trafoeg@deutschebahn.com

zu richten.

5.10.2 Auftrag zur Verrechnung mit den Trassenentgelten

Der SGV Zugangsberechtigte beauftragt die DB Netz AG, dass die Förderung entsprechend der Förderrichtlinie von der DB Netz AG in seinem Namen beantragt und in seinem Auftrag abgerufen wird (§ 4 Abs. 2 Förderrichtlinie). Des Weiteren stimmt der SGV Zugangsberechtigte einer Verrechnung der durch den Bund gewährten Zuwendungen mit den Trassenentgeltforderungen der DB Netz AG zu. Eine Verrechnung der gewährten Fördermittel erfolgt immer zum Fälligkeitszeitpunkt der jeweiligen Trassenentgeltrechnung nach den Ziffern 5.9.1.

5.10.3 Hauptpflichten des SGV Zugangsberechtigten

- (1) Der die Förderung in Anspruch nehmende SGV Zugangsberechtigte hat die Bedingungen der Förderrichtlinie und der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendung zur Projektförderung (ANBest-P) zu beachten, soweit die Förderrichtlinie sowie diese NBN nicht andere Regelungen treffen.
- (2) Bei Verletzung dieser Verpflichtungen kann der SGV Zugangsberechtigte von der Förderung ausgeschlossen und zur Rückzahlung bereits gewährter Förderung verpflichtet werden (Ziffer 5.10.6).
- (3) Der Zugangsberechtigte, der an der Förderung teilnimmt, meldet unverzüglich der DB Netz AG Betriebsleistungen, die nicht gefahren wurden und gleichzeitig nicht zuvor storniert wurden. Die Meldung ist an den jeweiligen zuständigen Vertrieb zu richten. *Vorlagen zur Meldung nicht erbrachter Betriebsleistungen stehen auf folgender Internetseite zur Verfügung:*

www.dbnetze.com/trafoeg.

5.10.4 Informations- und Hinweispflichten

- (1) Ist ein SGV Zugangsberechtigter einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Europäischen Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen, informiert er unverzüglich schriftlich die DB Netz AG und die Bewilligungsbehörde

Eisenbahn-Bundesamt
Heinemannstraße 6
D- 53175 Bonn

hierüber. Bezogen auf die DB Netz AG sind die Erklärungen ausschließlich an

DB Netz AG
Preise und Produkte
TraFöG
Mainzer Landstraße 201-203
60326 Frankfurt a. Main

bzw. an

trafoeg@deutschebahn.com

zu richten. Dieser SGV Zugangsberechtigte erhält in diesem Fall keine Fördermittel des Bundes nach der Förderrichtlinie, die mit den Trassenentgelten verrechnet werden (§ 3 Abs. 3 Förderrichtlinie).

- (2) Die auf der Grundlage der Förderrichtlinie gewährten Zuwendungen dürfen nicht mit anderen staatlichen Beihilfen im Sinne des Artikel 107 Abs. 1 AEUV oder mit anderen Gemeinschaftsfinanzierungen kumuliert werden, wenn sich aus dieser Kumulierung eine Beihilfenintensität ergibt, die den in den Eisenbahnleitlinien (Mitteilung der Kommission – Gemeinschaftliche Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen (2008/C 184/07)) Ziffer 107 vorgesehenen Wert von bis zu 30% der Gesamtkosten des Schienenverkehrs und 50% der beihilfefähigen Kosten übersteigt (§6 Abs. 3 Förderrichtlinie). Der SGV Zugangsberechtigte informiert unverzüglich schriftlich die DB Netz AG und die Bewilligungsbehörde

Eisenbahn-Bundesamt
Heinemannstraße 6
D- 53175 Bonn

hierüber. Bezogen auf die DB Netz AG sind die Erklärungen ausschließlich an

DB Netz AG
Preise und Produkte
TraFöG
Mainzer Landstraße 201-203
60326 Frankfurt a. Main

bzw. an

trafoeg@deutschebahn.com

zu richten. Das Verschweigen dieser Angaben führt zum Entzug jedweder nach der Förderrichtlinie bewilligten Mittel und zur vollständigen Rückzahlungspflicht der mit den Trassenentgelten verrechneten Mittel für den betroffenen SGV Zugangsberechtigten (§ 6 Förderrichtlinie).

- (3) Der SGV Zugangsberechtigte erklärt seine ausdrückliche Zustimmung gemäß Gesetz zur Anpassung des Datenschutzrechts an die Verordnung (EU) 2016/679 und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/680 (Datenschutz-Anpassungs- und -Umsetzungsgesetz EU - DSAnpUG-EU) vom 30. Juni 2017 in der jeweils geltenden Fassung, dass die zur Anbahnung und Abwicklung der Förderung verwendeten Daten uneingeschränkt an die Bewilligungsbehörde weitergegeben und von der Bewilligungsbehörde uneingeschränkt gespeichert, bearbeitet und weitergegeben werden können sowie dass sämtliche Daten in Verbindung mit der Zuwendung veröffentlicht werden dürfen (§ 4 Abs. 4 Förderrichtlinie). § 30 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) bleibt unberührt.
- (4) Bei der im Rahmen der Förderrichtlinie gewährten Zuwendung handelt es sich um eine Subvention im Sinne des § 264 des Strafgesetzbuches (§ 6 Abs. 1 Förderrichtlinie). Die von der Bewilligungsbehörde in den Ausführungsbestimmungen aufgeführten Angaben, von denen die Bewilligung, Gewährung, Rückforderung, Weitergewährung oder das Belassen der Zuwendung abhängig ist, sind subventionserheblich im Sinne des § 264 des Strafgesetzbuches in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes. Der Bewilligungsbehörde

Eisenbahn-Bundesamt
Heinemannstraße 6
D- 53175 Bonn

sind unverzüglich alle Tatsachen mitzuteilen, die der Bewilligung, Gewährung, Weitergewährung, Inanspruchnahme oder dem Belassen der Zuwendung entgegenstehen oder für die Rückforderung der Zuwendung erheblich sind (§ 3 des Subventionsgesetzes).

Bei der Prüfung der ordnungsgemäßen Geschäftsführung hat die Bewilligungsbehörde insbesondere staatsanwaltschaftliche Ermittlungsverfahren wegen eines gegen öffentliche Haushalte gerichteten Vermögensdeliktes besonders zu berücksichtigen.

- (5) *Der SGV Zugangsberechtigte als Letztempfänger* ist verpflichtet, die Richtlinie der Bundesregierung zur Korruptionsprävention in der Bundesverwaltung in der jeweils gültigen Fassung sinngemäß anzuwenden (§ 6 Abs. 2 Förderrichtlinie). Die Richtlinie ist unter folgendem Link erreichbar:
- http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_30072004_04634140151.htm
- (6) Der Letztempfänger ist verpflichtet, seine Kunden in geeigneter Form über die Inanspruchnahme der Förderung und über die zur Anwendung kommenden marktsegmentspezifischen Förderbeträge zu informieren und die Zuwendung in seinen Preisen zu berücksichtigen (§ 6 Abs. 7 Förderrichtlinie).

5.10.5 Mitwirkungs- und Aufbewahrungspflichten

- (1) Der Bund als Zuwendungsgeber ist gemäß § 7 Absatz 2 BHO verpflichtet, die Fördermaßnahme zu evaluieren (§ 6 Abs. 9 Förderrichtlinie). Der Letztempfänger verpflichtet sich zur

Zusammenarbeit. Mit der Trassenbestellung erklärt er sich bereit, unter Beachtung der datenschutzrechtlichen Regelungen alle für die Evaluation des Förderprogramms benötigten Daten bereitzustellen, sowie an vom Zuwendungsgeber für die Evaluation vorgesehenen Befragungen, Interviews und sonstigen Datenerhebungen teilzunehmen. Hierzu gehören Angaben der Letztempfänger aus den Sachberichten gemäß § 7 Nr. 4 Abs. 11 darüber, inwieweit sich seine Preise, die Verkehrsmengen und die Investitionen im Lichte der Zuwendung verändert haben. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass diese Angaben und Prognosen zum Zwecke einer externen Evaluation weitergegeben und veröffentlicht werden.

- (2) Der Letztempfänger gestattet eine Prüfung des Bundesrechnungshofs nach §§ 91, 100 BHO und stellt die entsprechenden Informationen zur Verfügung (§ 7 Ziff. 3 Abs. 10 Buchst. c) Förderrichtlinie).
- (3) Desgleichen gestattet der Letztempfänger gemäß Nr. 7 ANBest-P eine Prüfung durch die Bewilligungsbehörde und der von ihr beauftragten Dritten (§ 4 Abs. 3 und § 7 Ziff. 4 Abs. 11 Förderrichtlinie).
- (4) Alle Unterlagen im Zusammenhang mit der Gewährung und Verrechnung der Zuwendung sind mindestens fünf Jahre nach Vorlage des Verwendungsnachweises aufzubewahren und nach Aufforderung vorzulegen (§ 7 Ziff. 4 Abs. 13 Förderrichtlinie). Hiervon unabhängig sind Aufbewahrungsfristen nach anderen Vorschriften.

5.10.6 Rückforderung

Hält der *Letztempfänger* die Regelungen der Richtlinie (Anlage 5.10) und/oder dieser NBN nicht ein, so verpflichtet sich der *Letztempfänger* die erhaltenen Förderbeträge an die DB Netz AG einschließlich deren Verzinsung zurückzahlen. Der *Letztempfänger* stimmt zu, dass die DB Netz AG die Rückforderungs- und Informationsansprüche entsprechend vorstehendem Satz an den Bund abtritt. Der Letztempfänger bzw. sein Rechtsnachfolger verpflichtet sich, alle notwendigen Daten und Informationen hierzu der Bewilligungsbehörde uneingeschränkt zur Verfügung zu stellen.

5.10.7 Haftung

- (1) Die DB Netz AG führt den Auftrag des SGV Zugangsberechtigten mit der bei ihr üblichen Sorgfalt durch.
- (2) Eine Haftung für Schäden, die dem SGV Zugangsberechtigten bei Durchführung des Auftrags durch die DB Netz AG entstehen, wird ausgeschlossen, es sei denn, gesetzlichen Vertretern oder leitenden Angestellten der Auftragnehmerin ist vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verhalten vorzuwerfen oder einfachen Erfüllungsgehilfen der Auftragnehmerin ist vorsätzliches Verhalten vorzuwerfen. Dieser Haftungsausschluss gilt nicht bei der Verletzung von Leben, Körper oder Gesundheit. Darüber hinaus gilt der Haftungsausschluss auch nicht bei der Verletzung wesentlicher Vertragspflichten, d.h. bei Vertragspflichten, deren Einhaltung für die Erreichung des Vertragszwecks von besonderer Bedeutung ist.

5.10.8 Zeitraum

Die Förderrichtlinie sieht eine Förderung für alle Betriebsleistungen im Zeitraum 01.07.2018 bis 30.06.2023 vor (§ 1 Abs. 4 Förderrichtlinie).

6 BETRIEBLICHE DURCHFÜHRUNG

6.1 Einleitung

Nachfolgende Regelungen sind anzuwenden bei der betrieblichen Umsetzung der zuvor gemäß dieser NBN vereinbarten Benutzung der Schienenwege bzw. Nutzung der Kapazitäten in Serviceeinrichtungen sowie bei etwaigen Abweichungen hiervon.

6.2 Gesetzliche Regelungen zur Betriebsdurchführung

Regelungen zur Betriebsdurchführung finden sich insbesondere in den in Ziffer 1.3.1 genannten Gesetzen und Verordnungen sowie dem auf diesen beruhenden betrieblich-technischen Regelwerk gemäß Ziffer 3.2.1.2.3. Zuständig für deren Durchsetzung ist, vorbehaltlich etwaiger ausdrücklicher Abweichungen in den genannten Gesetzen und Verordnungen, das Eisenbahn-Bundesamt.

6.3 Betriebliche Maßnahmen

Das betrieblich-technische Regelwerk der DB Netz AG (siehe Ziffer 3.2.1.2.3 NBN und Anlage 3.2.1.2.3 der NBN) ist anzuwenden.

6.3.1 Grundsätze

Es gilt das betrieblich-technische Regelwerk und die nachfolgenden Regelungen. Dabei ist den Anordnungen des Betriebspersonals der DB Netz AG Folge zu leisten.

6.3.2 Betriebliche Regelungen

Über die im betrieblich technischen Regelwerk festgelegten Maßnahmen hinaus gelten die nachfolgenden Regelungen.

6.3.2.1 Betriebliche Ansprechpartner

Im Grundsatz-INV werden die für die Disposition in Transport-/Betriebsstellen verantwortlichen Ansprechpartner der Vertrags-partner sowie die Art und Weise des Informationsaustauschs (Telefon, Fax, Email – alternativ FTP-Server) unter normalen Betriebsbedingungen sowie bei Störungen in der Betriebsabwicklung (vgl. Ziffer 6.3.3.1) festgelegt. Diese Ansprechpartner müssen über die angegebenen Kommunikationswege während der Dauer der Nutzung erreichbar und befugt sein, binnen kürzester Zeit für die Vertragspartner verbindliche, insbesondere betriebliche Entscheidungen zu treffen.

6.3.2.2 Informationen der DB Netz AG an den ZB oder das einbezogene EVU

Die DB Netz AG wird den ZB oder das einbezogene EVU vor Abfahrt des Zuges über den Zustand der jeweils zu nutzenden Zugtrasse informieren. Insbesondere wird die DB Netz AG über Änderungen informieren, die den Fahrweg betreffen und sich auf den Zugverkehr des ZB oder des einbezogenen EVU beziehen (z. B. Bauarbeiten, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Signaländerungen bzw. Signalisierungsänderungen), soweit sie die von ihm angemeldete Zugtrasse betreffen.

Darüber hinaus informiert die DB Netz AG auf Wunsch des ZB oder des einbezogenen EVU über den Verlauf der Leistungserstellung im Rahmen des betrieblich-technischen Regelwerkes (bisheriger Fahrtverlauf, jeweiliger Standort des Zuges, Abweichungen vom Fahrplan). Die Informationen der DB Netz AG an die für die Betriebsleitung des ZB oder des einbezogenen EVU verantwortlichen Personen oder Stellen können auf Verlangen des ZB oder des einbezogenen EVU zusammengefasst oder lediglich bei Bedarf übermittelt werden.

6.3.2.3 Informationen des ZB oder des einbezogenen EVU an die DB Netz AG

6.3.2.3.1. Elektronische Informationen über die Zusammensetzung des Zuges gemäß TAF/TAP TSI

- Der ZB oder das einbezogene EVU haben die Möglichkeit, die DB Netz AG rechtzeitig vor der Abfahrt eines Zuges des ZB oder des einbezogenen EVU bzw.
- bei Änderungen der Zuginhaltsdaten auf dem Laufweg des Zuges vor der Weiterfahrt mit der geänderten Zusammensetzung.

über die Zusammensetzung des Zuges zu informieren. Diese Informationen sind der DB Netz AG ausschließlich elektronisch mittels TAF Train Composition message (Güterverkehr), bzw. TAP Passenger Train Composition Process message (Personenverkehr) zu übertragen. Dieser Meldeweg ist nicht für sicherheitskritische Informationen vorgesehen, sondern dient der besseren Kommunikation für dispositive Zwecke.

6.3.2.3.2. Weitere Informationen über den Zug

Der ZB oder das einbezogene EVU stellt zusätzlich zu Ziffer 6.3.2.3.1 sicher, dass die DB Netz AG rechtzeitig vor der Abfahrt eines Zuges des ZB oder des einbezogenen EVU zumindest über folgende Informationen verfügt:

- a) Zusammensetzung des Zuges (Länge, Gewicht, Fahrzeuganzahl, Anzahl der Achsen),
- b) etwaige Besonderheiten (z. B. Abweichungen von der Regelbespannung; außergewöhnliche Transporte wie Sendungen mit Lademaßüberschreitungen, übergroße Fahrzeuge, nicht RIC/RIV-fähige Fahrzeuge; außergewöhnlich hohes Reisendenaufkommen; Reisende mit besonderem Betreuungsbedarf),
- c) verspätungsrelevante Faktoren (z. B. bremskapazitätsbedingte Geschwindigkeitsbeschränkungen, Motorausfälle bei Triebfahrzeugen, leistungsschwächere Triebfahrzeuge als angemeldete),
- d) bei der Beförderung von gefährlichen Gütern in Zügen:
 - Zusammensetzung des Zuges durch Angabe der Nummer jedes einzelnen Wagens und der Wagengattung, sofern diese nicht bereits in der Wagennummer enthalten ist,
 - UN-Nummern der in oder auf jedem einzelnen Wagen beförderten gefährlichen Güter oder, wenn nur in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter gem. Ziffer 3.4.4 befördert werden und eine Kennzeichnung des Wagens oder Großcontainers gem. Ziffer 3.4.4 vorgeschrieben ist, die Angabe, dass solche Güter vorhanden sind,
 - Position jedes einzelnen Wagens im Zug (Wagenreihung).
- e) beim Transport von radioaktiven Stoffen der Klasse 7:

Der ZB oder das einbezogene EVU stellt zusätzlich sicher, dass der DB Netz AG bei genehmigungspflichtigen Transporten radioaktiver Stoffe der Klasse 7 gemäß § 27 Strahlenschutzgesetz (§ 16 StrlSchV - alt) bzw. § 4 Atomgesetz die gemäß Nebenbestimmung (Anlage zur Beförderungsgenehmigung) vorgeschriebene Meldung des Genehmigungsinhabers vorliegt.

Die Bereitstellung der Informationen zu a) bis d) vor Abfahrt eines Zuges ist nicht erforderlich, wenn der ZB oder das einbezogene EVU der DB Netz AG die Informationen zu jedem Zeitpunkt während der Beförderung sofort und uneingeschränkt zur Verfügung stellen kann. Hierzu ist es erforderlich, dass der ZB oder das einbezogene EVU mindestens über eine durchgängig besetzte Leitstelle und ein EDV-System verfügt, aus dem die erforderlichen Informationen jederzeit abgerufen und der DB Netz AG zur Verfügung gestellt werden können.

Soweit nichts anderes vereinbart ist, hat der ZB oder das einbezogene EVU der DB Netz AG rechtzeitig die Abfahrbereitschaft eines Zuges unter Beachtung des Regelwerks (vgl. Ziffer 3.2.1.2) zu melden. Ohne unaufgeforderten, gegenteiligen Hinweis des ZB oder einbezogenen EVU sind die betriebsführenden Personen oder Stellen der DB Netz AG in diesem Fall berechtigt, die vollumfängliche Einhaltung des Regelwerks (vgl. Ziffer 3.2.1.2), eine abgeschlossene

wagentechnische Untersuchung und die Einhaltung der Verpflichtung des ZB oder einbezogenen EVU aus Ziffer 3.4.1 zu unterstellen.

6.3.2.4 Weitere Rechte und Pflichten

Der ZB oder das einbezogene EVU hat sicherzustellen, dass

- das eingesetzte Personal Informationen der DB Netz AG entgegennehmen kann sowie befugt und in der Lage ist, im Namen des ZB oder des einbezogenen EVU verbindliche Erklärungen in Bezug auf den ENV oder ENV-SE abzugeben und betriebliche Entscheidungen zu treffen,
- dieses Personal sich vor Benutzung der Schienenwege bzw. Nutzung der Kapazität der Serviceeinrichtung über die Vollständigkeit der nach dem Regelwerk i. S. d. Ziffer 3.2.1.2 mitzuführenden Daten und/oder Unterlagen und außerdem - auch während der Fahrt - über betriebliche Besonderheiten und Notwendigkeiten informiert.

6.3.3 Störungen in der Betriebsabwicklung

Aufgrund von verschiedenen Ursachen kann es im täglichen Betrieb zu Störungen in der Betriebsabwicklung kommen.

Störungen in diesem Sinne sind insbesondere

- Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan oder Betriebsprogramm;
- Zugverspätungen;
- Unregelmäßigkeiten bei Bauarbeiten;
- Nutzungsausfälle;
- andere besondere Vorkommnisse mit erheblichen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Schienenwege

In Serviceeinrichtungen insbesondere auch folgende Ereignisse:

- Abweichung vom vereinbarten Nutzungszweck
- andere besondere Vorkommnisse mit erheblichen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Serviceeinrichtungen bzw. der Betriebsprogramme.

Wenn sich Störungen mit erheblichen internationalen Auswirkungen ereignen, ist eine internationale Koordination des Vorfalles erforderlich. Für derartige Störungen, die länger als 3 Tage dauern, wird die DB Netz AG bei der Zusammenarbeit mit internationalen Infrastrukturbetreibern das Handbuch für das internationale Notfallmanagement (ICM) berücksichtigen. Weitere Einzelheiten sind im Handbuch zum internationalen Notfallmanagement beschrieben, das auf der RNE-Website unter dem folgenden Link zu finden ist:

https://rne.eu/wp-content/uploads/International_Contingency_Management_Handbook_final_v1.5.pdf

Dieses Handbuch beschreibt Standards und Verfahren, die im Fall internationaler Großstörungen dazu beitragen, die für europäische Verkehre relevanten Akteure fortlaufend und transparent über den Störfall und dessen Auswirkungen zu informieren. Ziel ist, die Durchführung der betroffenen Verkehre möglichst effektiv, kundenorientiert und auf höchstmöglichem Niveau zu ermöglichen. Es definiert Störungsmanagement- und Kommunikationsprozesse, die die nationalen Verfahren des Störungsmanagements ergänzen, um eine bessere internationale Zusammenarbeit der EIUs zu ermöglichen.

6.3.3.1 Maßnahmen bei Störungen in der Betriebsabwicklung

6.3.3.1.1.

Die DB Netz AG wendet für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen die Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks (vgl. Ziffer 3.2.1.2.3) an. Dies beinhaltet insb. die nachfolgenden Regelungen:

6.3.3.1.2.

Von seinem Fahrbetrieb oder der vereinbarten Nutzung der Kapazität in Serviceeinrichtungen ausgehende Betriebsstörungen hat der ZB oder das einbezogene EVU unverzüglich der DB Netz AG zu melden, auch wenn keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Sicherheit und Ordnung des Betriebs zu erwarten sind.

6.3.3.1.3.

Über netzbedingte Betriebsstörungen oder solche, die vom Betrieb anderer ZB oder anderer einbezogener EVU ausgehen, insbesondere Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan oder von der vereinbarten Nutzung der Kapazität in Serviceeinrichtungen, informiert die DB Netz AG den ZB oder das einbezogene EVU nach den Bestimmungen des betrieblich-technischen Regelwerks (vgl. Ziffer 3.2.1.2.3).

6.3.3.1.4.

Bei gefährlichen Ereignissen, Krisen und Katastrophen übernehmen die in den jeweiligen BZ ansässigen Notfalleitstelle (NFLS) die Melde- und Alarmierungsaufgaben. Dies beinhaltet auch die Anforderung von Hilfe.

Die Verständigung der zuständigen NFLS erfolgt ausschließlich über den betrieblich zuständigen Fahrdienstleiter nach den Festlegungen des betrieblich-technischen Regelwerks.

Die Leitung am Ereignisort (Koordination; Ergänzungsmeldungen an die BZ) obliegt dem zuständigen Notfallmanager der DB Netz AG. Der Notfallmanager der DB Netz AG wird durch die Notdienste der Eisenbahnverkehrsunternehmen unterstützt.

6.3.3.2 Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen

Die DB Netz AG trifft unter Berücksichtigung der Belange des betroffenen ZB oder einbezogenen EVU alle erforderlichen und zumutbaren Maßnahmen, um zu normalen Betriebsbedingungen zurückzukehren. Der ZB oder das einbezogene EVU hat diese Maßnahmen und ihre Folgen zu dulden:

Schienenwege

Die DB Netz AG ist insbesondere berechtigt, im Rahmen der Trassenbenutzung Züge verlangsamt oder beschleunigt verkehren zu lassen, Züge umzuleiten oder die Benutzung einer anderen als der vereinbarten Zugtrasse vorzusehen. Die Entscheidung liegt bei den BZ der DB Netz AG.

Zusätzliche Trassenentgelte für die ggf. notwendigen Umwegfahrten werden gegenüber dem ZB oder dem einbezogenen EVU nicht erhoben.

Serviceeinrichtungen

a)

Bei Störungen, die im Rahmen der Benutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen eine Nutzung eines Nutzungsobjektes unmöglich machen, wird die DB Netz AG für den ZB die Nutzung eines gleichwertigen Nutzungsobjekts entsprechend den örtlichen oder betrieblichen Möglichkeiten im Rahmen der Zumutbarkeit für den ZB vorsehen.

b) Abrechnung für Alternativgleis

Die DB Netz AG stellt dem ZB oder einbezogenem EVU, der/das die Störung nicht zu vertreten hat, in diesem Fall lediglich das Entgelt des Nutzungsobjekts in Rechnung, dessen Nutzung

vertraglich vereinbart wurde. Abweichend hiervon zahlt er das für das tatsächlich genutzte Nutzungsobjekt anfallende Entgelt, wenn dieses niedriger ist, als das Entgelt für das ursprünglich vertraglich vereinbarte Nutzungsobjekt.

Hat der ZB oder das einbezogene EVU die Störung zu vertreten, zahlt er das Entgelt für die Nutzung des vertraglich vereinbarten Nutzungsobjekts zuzüglich des Entgelts für die Nutzung des tatsächlich genutzten Nutzungsobjekts. Lit. e) dieser Ziffer bleibt unberührt.

c) Notmaßnahmen

Bei Gefahr in Verzug kann die DB Netz AG alle erforderlichen Maßnahmen zur Wiederherstellung bzw. Aufrechterhaltung eines sicheren Betriebs veranlassen (im Folgenden: Notmaßnahmen). Der ZB oder das einbezogene EVU hat die Notmaßnahmen und ihre Folgen zu dulden.

d) Nutzung anderer Nutzungsobjekte

Bei Störungen in der Betriebsabwicklung im Sinne von Ziffer 6.3.3, die eine Nutzung eines Nutzungsobjektes unmöglich machen und deren Ursache in der Betriebsführung der DB Netz AG liegt, wird die DB Netz AG dem ZB die Nutzung eines gleichwertigen Nutzungsobjekts entsprechend den örtlichen oder betrieblichen Möglichkeiten im Rahmen der Zumutbarkeit für den ZB anbieten.

e) Nebennutzung bei Störung in der Betriebsabwicklung

Wird ein Nutzungsobjekt bereits von anderen ZB genutzt, ist die DB Netz AG berechtigt, im Falle von Betriebsstörungen bis zur Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen Züge oder Zugteile anderer ZB nach Absprache mit dem bereits nutzenden ZB zeitweilig in dem von diesem genutzten Nutzungsobjekt abzustellen oder betrieblich zu behandeln, sofern hierdurch der bereits nutzende ZB nicht in der Abwicklung seiner Verkehre beeinträchtigt wird.

f) Kosten der Notmaßnahmen

ZB oder das einbezogene EVU, die Betriebsstörungen zu vertreten haben, haben der DB Netz AG die Kosten der Notmaßnahmen zu erstatten und die DB Netz AG von eventuellen Schadenersatzansprüchen Dritter, einschließlich anderer durch die Notmaßnahmen geschädigter ZB oder geschädigter einbezogener EVU, frei zu stellen.

6.3.3.3 Räumung benutzter Schienenwege oder Serviceeinrichtungen

6.3.3.3.1.

Der ZB oder das einbezogene EVU hat sicherzustellen, dass die Schienenwege oder Gleise in Serviceeinrichtungen der DB Netz AG durch ihn geräumt werden, wenn die Nutzung nicht dem vertraglich vereinbarten Umfang entspricht. Kommt der ZB oder das einbezogene EVU dem auch nach Aufforderung und angemessener Fristsetzung durch die DB Netz AG nicht nach, ist die DB Netz AG berechtigt, eine Räumung auf Kosten des ZB oder des einbezogenen EVU durchzuführen bzw. durchführen zu lassen.

Ohne Vorliegen besonderer, insbesondere betrieblicher oder infrastruktureller Umstände unterstellt die DB Netz AG nach 30 Minuten ab Meldung des jeweiligen Störfalls, dass eine Räumung erforderlich ist.

Ziffer 5.4.1 bleibt unberührt.

6.3.3.3.2.

Im Falle einer von einem ZB oder einem einbezogenen EVU zu vertretenden Störung seines Fahrbetriebs, z. B. Lokscha den, trifft die DB Netz AG alle im jeweiligen Einzelfall erforderlichen Maßnahmen (gem. § 62 Abs. 1 ERegG). Sie wird hierbei zunächst mit dem betroffenen ZB oder dem einbezogenen EVU abstimmen, unter welchen Bedingungen und innerhalb welchen Zeitraums dieses aus eigenen Mitteln in der Lage ist, die eingetretene Störung zu beheben. Ist der ZB oder das einbezogene EVU nicht oder nur innerhalb eines Zeitraums hierzu in der Lage, der in Abhängigkeit der verkehrlichen Auslastung oder der Anzahl der sonst betroffenen ZB oder einbezogenen EVU zu unzumutbaren Auswirkungen durch eine teilweise oder vollständige

Streckensperrung führen würde, räumt die DB Netz AG die Infrastruktur auf Kosten des ZB oder des einbezogenen EVU.

Ohne Vorliegen besonderer, insbesondere betrieblicher oder infrastruktureller Umstände unterstellt die DB Netz AG nach 30 Minuten ab Meldung des jeweiligen Störfalls, dass derartige Auswirkungen eintreten werden.

6.3.3.3.3.

Der ZB oder das einbezogene EVU ist zum Zweck der Beseitigung der Störung verpflichtet, der DB Netz AG auf deren Antrag entsprechend § 62 Abs. 1 ERegG Hilfe zu leisten, insbesondere durch Abspannung seines Zuges, um mit Hilfe des frei werdenden Triebfahrzeugs Traktionshilfe zu leisten (z. B. zum Räumen blockierter Streckeninfrastruktur in Folge Lokscha den durch Abschleppen der liegen gebliebenen Fahrzeuge bis zum räumlich nächstgelegenen betrieblich geeigneten Bahnhof oder zum Bespannen von Fahrzeugen der Notfalltechnik - z. B. Hilfszug).

Der ZB oder das einbezogene EVU kann von der DB Netz AG die Erstattung der dabei entstehenden Kosten verlangen, es sei denn, sie haben die Störung zu vertreten.

6.3.3.3.4.

Das Aufgleisen havariierter Fahrzeuge des ZB oder des einbezogenen EVU kann von diesem in eigener Verantwortung durchgeführt werden, wenn die DB Netz AG nach vorheriger Mitteilung durch den ZB oder das einbezogene EVU nicht ausdrücklich widerspricht. Die DB Netz AG ist insbesondere berechtigt zu widersprechen, wenn der ZB oder das einbezogene EVU nicht über die erforderliche Sachkunde oder Räumtechnik verfügt, die Betriebslage einen Einsatz von Räumtechnik der DB Netz AG erfordert, zu befürchten ist, dass ein an der Infrastruktur entstandener Schaden vergrößert wird oder nicht sichergestellt ist, dass die erforderlichen Untersuchungen und Bestätigungen (z. B. Lauffähigkeitsuntersuchungen für entgleiste Fahrzeuge) von befugtem Personal des ZB oder des einbezogenen EVU durchgeführt werden.

6.3.3.4 Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan

6.3.3.4.1. Abwicklung von Zugtrassen vor den im Fahrplan angegebenen Zeiten (Zugfahrten vor Plan)

Ein Zug darf grundsätzlich nicht mehr als drei Stunden vor der vertraglich vereinbarten Zugtrasse vom ZB oder vom einbezogenen EVU an die DB Netz AG übergeben werden. Ein Anspruch auf Fahrt innerhalb des Zeitraums, drei Stunden vor der vereinbarten Zugtrasse bis zur geplanten Abfahrtszeit, besteht nicht. Wird dem zuständigen Fahrdienstleiter/Disponenten der DB Netz AG bekannt, dass in seinem Zuständigkeitsbereich ein sich im Lauf befindender Zug gegenüber dem Fahrplan mehr als drei Stunden vor Plan verkehrt, wird dieser Zug im nächsten geeigneten Bahnhof zurückgehalten.

Wird ein Zug dennoch übergeben, wird der Triebfahrzeugführer des betroffenen ZB oder des einbezogenen EVU vom zuständigen Fahrdienstleiter über die Nichtzulassung seiner Zugfahrt verständigt und aufgefordert, sich mit seiner Leitstelle in Verbindung zu setzen. Der Fahrdienstleiter benachrichtigt außerdem die BZ der DB Netz AG. Die Leitstelle des ZB oder des einbezogenen EVU kann in diesem Fall entweder eine neue Zugtrasse mit einer früheren Abfahrtszeit bestellen oder veranlassen, dass der Zug zu einem späteren Zeitpunkt erneut abfahrtsbereit gemeldet wird. Im Falle der Trassenneubestellung wird die ursprüngliche Zugtrasse storniert.

In begründeten Ausnahmefällen, z. B. wenn es für die Flüssigkeit des gesamten Betriebsablaufs erforderlich ist und keine sonstigen betrieblichen Gründe dagegen sprechen, kann die BZ der DB Netz AG - in Abstimmung mit der Leitstelle des ZB oder des einbezogenen EVU - entscheiden, dass eine Zugfahrt auch mehr als drei Stunden vor Plan durchgeführt wird. Die Entscheidung wird von der DB Netz AG dokumentiert.

6.3.3.4.2. Behandlung von Zugtrassen bei einer Verspätung

Ein zum vertraglich vereinbarten Zeitpunkt nicht abfahrbereiter Zug wird im Rahmen vorhandener Kapazitäten geführt. Ein Anspruch des ZB oder einbezogenen EVU, die Zugtrasse wie ursprünglich vertraglich vereinbart zu nutzen, besteht nicht, es sei denn die DB Netz AG hat die Verspätung verursacht.

Abweichend zu Vorstehendem lässt die DB Netz AG keine Zugfahrt ab einem Zuganfangsbahnhof oder einem Unterwegaufenthalt mehr zu, wenn die Verspätung gegenüber der vertraglich vereinbarten Zugtrasse 20 Stunden oder mehr beträgt. Der ZB oder das einbezogene EVU benötigt für die Weiterfahrt die Zuweisung einer neuen Zugtrasse. Bei Lü-Transporten (mit oder ohne Schwerlast), die einschließlich der Einschränkungswerte der Tafeln 2₁ und 2₃ (UIC Verla-derichtlinie Band 1) das Lademaß über die gem. der Anlage 5.4.2 dargestellten Umrisslinie hinaus überschreiten, gelten für die Zuweisung einer neuen Zugtrasse die Regelungen für die besonders aufwändigen Bearbeitung im Sinne der Ziffer 4.2.2.4.

6.4 Betriebliche Informations- und -überwachungssysteme

6.4.1 Informationssysteme für Trassen

Leidis

Für die Bedingungen der Nutzung der LeiDis-Produkte siehe Ziffer 5.5.4.

TIS

TIS ist eine webbasierte Anwendung, die das internationale Zugmanagement durch die Bereitstellung von Echtzeit-Zugdaten über internationale Züge unterstützt. Die relevanten Daten werden direkt aus den Systemen der DB Netz AG bezogen, und alle Informationen der verschiedenen Infrastrukturbetreiber werden zu einer Zugfahrt vom Abfahrts- oder Ausgangsort bis zum Endziel kombiniert. Auf diese Weise kann ein Zug von Anfang bis Ende grenzüberschreitend überwacht werden.

EVUs und Terminalbetreiber können ebenfalls Zugang zum TIS erhalten und dem Kundenbeirat für das RNE Train Information System beitreten. Alle Mitglieder dieses Beirats gewähren allen anderen Mitgliedern vollen Zugang zu den TIS-Daten, wenn sie an der gleichen Zugfahrt beteiligt sind. Andernfalls müssen gegenseitige Vereinbarungen zwischen den EVU sowie zwischen EVU und Terminalbetreibern unterzeichnet werden.

Der Zugang zu TIS ist unentgeltlich. Ein Benutzerkonto kann über den RNE TIS-Support beantragt werden:

Support.tis@rne.eu

Mehr Informationen können auf folgender Seite gefunden werden: <http://tis.rne.eu>.

6.4.2 Informations- und Kommunikationssystem für Anlagenstörungen (IKAs) in Serviceeinrichtungen

Die DB Netz AG bietet mit dem Informations- und Kommunikationssystem für Anlagenstörungen, IKAs, den ZB oder einbezogenen EVU eine Möglichkeit, Infrastrukturmängel an den von ihnen genutzten Nutzungsobjekten zu melden. Die DB Netz AG bestätigt den Eingang der Mängelmeldung. Sie prüft, ob ein zu beseitigender Mangel vorliegt bzw. ob der Mangel in angemessener Frist beseitigt werden kann. Ist dies der Fall, so benennt sie dem ZB, soweit möglich, einen voraussichtlichen Beseitigungstermin oder eine Mitteilung darüber, wann der Mangel behoben wurde. Weitere Informationen zur Nutzung von IKAs werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/ikas

Die Nutzungsbedingungen für das NeCo (die für IKAs zugrunde liegende IT-Plattform), sind als Anlage 3.4.3.1 Bestandteil dieser NBN.

7 SERVICEEINRICHTUNGEN

7.1 Einleitung

Dieser Abschnitt regelt die spezifischen Rechte und Pflichten zwischen den ZB oder den einbezogenen EVU und der DB Netz AG hinsichtlich

- der Nutzung von Kapazitäten in den Serviceeinrichtungen
- und – soweit angeboten – der Erbringung von unmittelbar mit der jeweiligen Serviceeinrichtung zusammenhängenden Serviceleistungen.

7.2 Überblick über die Serviceeinrichtungen

Serviceeinrichtungen werden sowohl von der DB Netz AG als auch von Dritten betrieben.

- Die Serviceeinrichtungen der DB Netz AG werden in Ziffer 7.3 und Unterziffern beschrieben.
- Für die Nutzung von Wartungseinrichtungen der DB Netz AG gelten die BfW, die nicht Bestandteil der NBN sind. Diese werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/bfw

- Serviceeinrichtungen anderer Betreiber können unter folgendem Link des VDV abgerufen werden.

www.vdv.de

Auf der Homepage der DB Netz AG (www.dbnetze.com/betreiber_serviceeinrichtungen) findet sich zudem eine pdf-Übersicht mit Link zur jeweiligen Internetseite aller Serviceeinrichtungen, die der DB Netz AG von den Betreibern der Serviceeinrichtungen genannt wurden.

7.3 Serviceeinrichtungen der DB Netz AG

7.3.1 Gemeinsame Bestimmungen

7.3.1.1 Allgemeine Informationen

Die DB Netz AG betreibt und erbringt Leistungen in Serviceeinrichtungen nach § 2 Abs. 9 AEG. Dabei findet keine Differenzierung nach betrieblichen Funktionen wie. z.B. Rangierbahnhöfen oder Zugbildungseinrichtungen statt, sondern nach Funktionalitäten und Produktkategorien gemäß Ziffer 7.3.1.2.1.

Die Serviceeinrichtungen der DB Netz AG können unter folgendem Link eingesehen werden:

www.dbnetze.com/serviceeinrichtungen

7.3.1.1.1. Begriffsbestimmungen

7.3.1.1.1.1. Kapazität

Kapazität umfasst die gemäß Ziffer 7.1 von der DB Netz AG betriebene Infrastruktur in einer bestimmten Serviceeinrichtung.

7.3.1.1.1.2. Funktionalität

Jeder Kapazität, die nicht Zusatzausstattung ist, ist eine Funktionalität zugeordnet.

Die Funktionalität beschreibt den seitens der DB Netz AG für das jeweilige Nutzungsobjekt primär vorgesehenen Nutzungszweck und ist neben anderen Kriterien maßgebend für die Kapazitätswweisung. Hierbei wird unterschieden zwischen den Funktionalitäten „Zugbildung“, „Ab- und Bereitstellung“, „Be- und Entladung“, „Disposition“ und „Zuführung“.

7.3.1.1.1.3. Produktkategorie

Jeder Kapazität mit einer Funktionalität ist jeweils eine Produktkategorie zugeordnet. Hiervon ausgenommen sind die Funktionalitäten „AnDi“ und „Zuführung“. Die Produktkategorie ergibt sich aus ihrer technischen Ausstattung in Verbindung mit ihrer Funktionalität. So sind z.B. Gleise der Funktionalität „Ab- und Bereitstellung“ mit großer Nutzlänge und anspruchsvoller Weichenanbindung einer hochwertigen Produktkategorie zugeordnet. Gleise mit kurzer Länge oder einfacher bzw. einseitiger Weichenanbindung sind einer geringwertigeren Produktkategorie zugeordnet. Die Produktkategorie hat maßgeblichen Einfluss auf das Nutzungsentgelt.

7.3.1.1.1.4. Nutzungsobjekte

a) Die vertragliche Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen der DB Netz AG im Sinne des § 2 Abs. 9 AEG erfolgt über Nutzungsobjekte. Ein Nutzungsobjekt besteht im Regelfall aus einem Gleis, den zugeordneten Weichen sowie der ggf. vorhandenen Oberleitung. Zusatzausstattungen sind eigenständige Nutzungsobjekte, die jedoch nur gemeinsam mit einem örtlich zugehörigen Gleis (Nutzungsobjekt oder ein mit der DB Netz AG vereinbartes Trassegleis) genutzt werden dürfen.

b) Nutzungszweck

Die Nutzung von Nutzungsobjekten ist nur zu dem vertraglich vereinbarten Nutzungszweck im betriebsüblichen Maße zulässig.

c) Räumung von Nutzungsobjekten

Der ZB oder das einbezogene EVU hat die benutzten Nutzungsobjekte fristgerecht freizumachen. Für die Räumung benutzter Serviceeinrichtungen gelten die Regelungen der Ziffer 6.3.3.3.

Der ZB oder das einbezogene EVU stellt die DB Netz AG von eventuell hieraus resultierenden Ansprüchen Dritter auf Schadenersatz wegen Überschreitung der Nutzungszeit frei. Weitergehende Schadenersatzansprüche bleiben unberührt. Für die Dauer der Überschreitung ist das Nutzungsentgelt nach der jeweils gültigen Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG zu entrichten.

7.3.1.2 Leistungen

7.3.1.2.1. Differenzierung von Funktionalitäten und Produktkategorien

Die Serviceeinrichtungen bzw. Nutzungsobjekte werden nach verschiedenen Funktionalitäten und innerhalb dieser nach verschiedenen Produktkategorien unterschieden.

Die Produktkategorien gemäß Ziffer 7.3.1.2.1.2 sind maßgeblich für den Leistungsumfang und die Festlegung der Infrastrukturnutzungsentgelte.

Die jeweilige Funktionalität und Produktkategorie einer Kapazität wird gemäß Ziffer 7.3.1.1 veröffentlicht.

Änderungen der Funktionalität oder Produktkategorie sowie die Ausweisung von Kapazitäten für den Eigenbedarf der DB Netz AG finden grundsätzlich nur zum 01.06. eines jeden Jahres unter angemessener Berücksichtigung der Belange des ZB oder des einbezogenen EVU statt. Unterjährige Änderungen der Funktionalität und Produktkategorie erfolgen entsprechend Ziffer 7.3.1.5.4.

7.3.1.2.1.1. Unterteilung der Funktionalitäten

Die Funktionalitäten bezeichnen die infrastrukturelle Zweckbestimmung (Zugbildung und -Auflösung, Ab- und Bereitstellung, Be- und Entladung) einer Serviceeinrichtung. Die jeweilige Funktionalität wird gemäß Ziffer 7.3.1.1 veröffentlicht. Eine andere Nutzung als die, die durch die Funktionalität beschrieben ist, ist im Rahmen der betrieblich-technischen Ausstattung der Anlage möglich.

Insbesondere stehen die Kapazitäten in der Funktion Disposition und AnDi-Gleis für verschiedene Nutzungszwecke des ZB zur Verfügung.

Angaben zum Vorhandensein von Verkehrs- und Rangiererwegen sowie zur Beleuchtung von Gleisen in Serviceeinrichtungen in den grafischen Skizzen im Anmeldesystem APN sind nicht Bestandteil der jeweiligen Funktionalität, sondern dienen der Information der ZB und entbinden den ZB nicht von seinen Verpflichtungen aus Ziffer 7.3.1.2.6. Die in den Skizzen veröffentlichten Informationen beschreiben den Zustand der Anlagen, die diese im Rahmen einer bis Dezember 2020 durchgeführten Erhebung hatten. Die DB Netz bemüht sich, diese Beschreibung aktuell zu halten. Auf den veröffentlichten Zustand besteht kein Anspruch.

Folgende Funktionalitäten werden unterschieden:

- a) Die Funktionalität **Zugbildung** und **-auflösung** kennzeichnet sich durch die Bildung und Auflösung von Zügen mit Wagenaustausch sowie der notwendigen Tätigkeiten nach Abschluss der Zugbildung, insbesondere der wagentechnischen Behandlung.
- b) Die Funktionalität **Ab-** und **Bereitstellung** kennzeichnet sich durch die Abstellung von Zügen, Wagen und Triebfahrzeugen sowie der damit verbundenen notwendigen Tätigkeiten, insbesondere der wagentechnischen Behandlung vor oder nach einer Zug- oder Rangierfahrt.
- c) Die Funktionalität **Be-** und **Entladung** kennzeichnet sich durch den Umschlag von Gütern von der Straße bzw. der Schiene auf die Schiene und umgekehrt.
- d) Die Funktionalität **Disposition** gilt für Kapazitäten, für die nur eine kurzzeitige Nutzung vorgesehen ist. Die jeweilige Nutzung ist je nach Serviceeinrichtung, in welcher sich die Gleise befinden, entweder auf zwei oder auf maximal zwölf Stunden begrenzt. Vgl. auch Ziffer 7.3.1.6.1.5.
- e) Der Funktionalität **Zuführung** sind alle Kapazitäten zugeordnet, die nicht den Funktionalitäten Zugbildung/-auflösung, Ab-/Bereitstellung, Be-/Entladung bzw. Disposition zugeordnet sind. Sie dienen dem Anschluss an das Schienennetz der DB Netz AG oder Infrastrukturen Dritter. Die Anschlussweichen zählen nicht zu den Serviceeinrichtungen der DB Netz AG. Für die Kapazitäten, die der Funktionalität Zuführung zugeordnet sind, werden keine Entgelte im Sinne von Ziffer 7.3.1.4.1 erhoben, wenn sie für den Nutzungszweck Zuführung genutzt werden. Wird ein Nutzungsobjekt, das der Funktionalität Zuführung zugeordnet ist, für einen anderen Nutzungszweck genutzt, wird ein Entgelt nach Ziffer 7.3.1.4 erhoben. Vgl. auch Ziffer 7.3.1.6.1.7.

Den Gleisverbindungen sind keine Kapazitäten und keine Funktionalität zugeordnet. Gleisverbindungen sind alle Gleise und Weichen, die ausschließlich der Erreichbarkeit von Gleisen innerhalb der DB Netz eigenen Serviceeinrichtung dienen. Sie können ohne gesonderte Anmeldung genutzt werden und werden nicht gesondert bepreist.

7.3.1.2.1.2. Unterteilung der Produktkategorien

Innerhalb der Funktionalitäten gemäß Ziffer 7.3.1.2.1.1, lit. a) bis d) werden die Kapazitäten zusätzlich den Produktkategorien I, II und III zugeordnet.

Maßgeblich für die Zuordnung zu einer Produktkategorie ist die technische Ausstattung sowie ggf. die verfügbare Nutzlänge der Kapazität.

Innerhalb der nachfolgend benannten Funktionalitäten werden die Produktkategorien wie folgt unterteilt:

- a) Funktionalität Zugbildung und -auflösung
 - a. Die Produktkategorie „**Zugbildung I**“ umfasst alle Anlagen der Funktionalität Zugbildung und -auflösung, die über vollautomatische Ablaufbetriebssteuertechnik verfügen. Die vollautomatische Ablaufbetriebssteuertechnik kennzeichnet sich durch eine vollautomatische Geschwindigkeitssteuerung mit Berg-/Talbremsen, Richtungsgleisbremsen sowie ggf.

Wagenförderanlagen und / oder Gefälleausgleichsbremsen mit versenk-/ verfahrbaren Gleisabschlüssen als integrierte Technikbestandteile. Der Leistungsumfang der Produktkategorie umfasst das Gleis, die vorhandene Weichenanbindung, die ggf. vorhandene Oberleitung sowie den Ablaufberg. Die vorhandene vollautomatische Ablaufbetriebssteuertechnik ist Teil der Kapazität.

- b. Die Produktkategorie „**Zugbildung II**“ umfasst alle Anlagen der Funktionalität Zugbildung und -auflösung, die über halbautomatische Ablaufbetriebssteuertechnik verfügen. Die halbautomatische Ablaufbetriebssteuertechnik kennzeichnet sich durch eine halbautomatische Geschwindigkeitssteuerung mit Berg- und / oder Talbremsen sowie z.T. Richtungsgleisbremsen als integrierte Technikbestandteile. Der Leistungsumfang der Kapazität umfasst das Gleis, die vorhandene Weichenanbindung, die ggf. vorhandene Oberleitung sowie den Ablaufberg. Die vorhandene halbautomatische Ablaufbetriebssteuertechnik ist Teil der Kapazität.
- c. Die Produktkategorie „**Zugbildung III**“ umfasst alle Anlagen der Funktionalität „Zugbildung und -auflösung“, die keinen bzw. nur einfachsten Technisierungsgrad aufweisen. Die Zugbildung erfolgt durch Verfahren oder Verstoßen der Wagen/-gruppen. Das Beibrücken der Wagen/-gruppen erfolgt manuell durch Personal bzw. Lokeinsatz des ZB bzw. des einbezogenen EVU. Der Leistungsumfang der Kapazität umfasst das Gleis, die vorhandene Weichenanbindung, die ggf. vorhandene Oberleitung sowie den Ablaufberg. Zusätzlich werden alle über eine gemeinsame Weichenverbindung angeschlossenen Gleisharfen mit mindestens drei Gleisen, die eine Nutzlänge von mindestens 400 m haben, dieser Produktkategorie zugeordnet. Darüber hinaus können im Einzelfall weitere Kapazitäten der Produktkategorie Zugbildung III zugeordnet sein.

Der jeweiligen Produktkategorie werden alle in der jeweiligen Zugbildungsanlage enthaltenen Kapazitäten, die zum Betrieb der Zugbildungsanlage erforderlich sind, zugeordnet. Hierzu zählen insbesondere Einfahrgleise/-gruppen, Berggleise, Richtungsgleise/-gruppen sowie Ausfahrgleise/-gruppen. Zusatzausstattungen im Sinne von Ziffer 7.3.1.2.4 werden separat vermarktet.

b) Funktionalität Ab- und Bereitstellung und Disposition

- a. Die Produktkategorie „**Abstellung I**“ umfasst alle Anlagen der Funktionalitäten Ab- und Bereitstellung und Disposition, die folgende Parameter in der technischen Ausstattung der Weichenanbindung sowie in der NL der Gleise erfüllen:
 - zweiseitig angebundene Gleise über 215 m NL mit Weichenanbindung in
 - ferngestellter Technik (Bedienung durch Personal der DB Netz AG)
 - Mischform ferngestellte und Technik für elektrisch ortsgestellte Weichen (EOW-Technik, Bedienung durch Personal des EVU)
 - Mischform ferngestellte und manuelle (Bedienung durch Personal des EVU) Technik.
- b. Die Produktkategorie „**Abstellung II**“ umfasst alle Anlagen der Funktionalitäten „Ab- und Bereitstellung“ und „Disposition“, die folgenden Parameter in der technischen Ausstattung der Weichenanbindung sowie in der Nutzlänge (NL) der Gleise erfüllen:
 - einseitig angebundene Gleise mit Weichenanbindung in
 - EOW-Technik
 - ferngestellter Technik
 - zweiseitig angebundene Gleise mit Weichenanbindung in
 - EOW-Technik
 - ferngestellter Technik bis max. 215 m NL
 - Mischform EOW- und manuelle Technik
 - Mischform EOW- und ferngestellte Technik bis max. 215 m NL

- Mischform ferngestellte und manuelle Technik bis max. 215m NL
- c. Die Produktkategorie „**Abstellung III**“ umfasst alle ein-/zweiseitig angebundene Gleisanlagen der Funktionalitäten „Ab- und Bereitstellung“ und „Disposition“, bei denen die Weichenanbindung in manueller Technik (manuelle Einzelbedienung der Weichen durch Personal des EVU) erfolgt.

Der Leistungsumfang in allen Produktkategorien der Funktionalitäten „Ab- und Bereitstellung“ sowie „Disposition“ umfasst jeweils das Gleis, dessen vorhandene Weichenanbindung sowie die ggf. vorhandene Oberleitung. Zusatzausstattungen im Sinne von Ziffer 7.3.1.2.4 werden separat vermarktet.

c) Funktionalität Be- und Entladung

- a. Die Produktkategorie „**Beladung I**“ umfasst alle Anlagen der Funktionalität „Be- und Entladung“, die eine Ladekantenlänge über 215 m aufweisen. Sie dienen damit im Wesentlichen der Behandlung von Ganzzügen.
- b. Die Produktkategorie „**Beladung II**“ umfasst alle Anlagen der Funktionalität „Be- und Entladung“, die eine Ladekantenlänge von mehr als 90 m bis zu 215 Metern aufweisen. Sie dienen damit im Wesentlichen der Behandlung von Wagengruppen.
- c. Die Produktkategorie „**Beladung III**“ umfasst alle Anlagen der Funktionalität „Be- und Entladung“, die eine Ladekantenlänge bis zu 90 m aufweisen. Sie dienen damit im Wesentlichen der Behandlung von Wagen im Einzelwagenverkehr.

Der Leistungsumfang in allen Produktkategorien der Funktionalität „Be- und Entladung“ umfasst die Ladestraße, ggf. vorhandene Laderampen, die Zuführungsstraße sowie die zugeordneten Gleise, deren vorhandene Weichenanbindungen und ggf. vorhandene Oberleitung. Zusatzausstattungen im Sinne von Ziffer 7.3.1.2.4 werden separat vermarktet.

Der ZB und das einbezogene EVU haben die durch ihn verursachten Verunreinigungen der angemieteten Nutzungsobjekte zu beseitigen und etwaige angefallene Rückstände zu entsorgen. Dies gilt unabhängig von der Art des verladenen Gutes. Er hat die von ihm genutzten Nutzungsobjekte mit Ablauf der jeweiligen Nutzung besenrein zu hinterlassen. Ziffer 7.3.1.4.1.4 bleibt unberührt. Es obliegt dem ZB und das einbezogene EVU bei Nutzungsbeginn ggf. vorhandene Verschmutzungen zu dokumentieren und dem regionalen Vertrieb der DB Netz AG mitzuteilen.

7.3.1.2.2. Weichenbedienung

Ferngestellte Weichen bedient die DB Netz AG. Bei ortsgestellten Weichen erfolgt die Bedienung durch den ZB oder das einbezogene EVU.

7.3.1.2.3. Anlagendisponent

Die DB Netz AG setzt in den Serviceeinrichtungen

- a) Aachen West
- b) Duisburg-Ruhrort Hafen
- c) Köln Eifelort
- d) Köln-Kalk Nord
- e) Oberhausen West in Verbindung mit Oberhausen-Osterfeld Süd
- f) Passau Hbf

Anlagendisponenten (AnDi) ein. Der AnDi übernimmt im Gelegenheitsverkehr innerhalb von 73 Stunden vor Nutzungsbeginn die Zuweisung von Nutzungsobjekten sowie die Koordination der Nutzung von Kapazitäten in diesen Serviceeinrichtungen. Seine Aufgabe ist es, in Zusammenarbeit mit dem regionalen Vertrieb des örtlich zuständigen Regionalbereichs sowie mit den betriebsführenden Stellen vor Ort insbesondere

- a) in diesen Serviceeinrichtungen – mit Ausnahme der AnDi-Gleise – soweit diese nicht vollständig belegt sind, kurzzeitige Nutzungen (vgl. Ziffer 7.3.1.6.1.5 lit. e)) abzustimmen,
- b) in diesen Serviceeinrichtungen – mit Ausnahme der AnDi-Gleise – soweit diese vollständig an andere EVU vergeben sind, Nebennutzungen (vgl. Ziffer 7.3.1.6.3.3) zu koordinieren,
- c) soweit eine Zuweisung nach Buchst. a) und b) nicht möglich ist, Nutzungsobjekte in den AnDi-Gleisen zuzuweisen.

Der Anlagendisponent ist hierbei Ansprechpartner für die ZB oder einbezogenen EVU, die beteiligten Stellen der DB Netz AG sowie ggf. angrenzende EIU. Die Weisungen des AnDi sind zu befolgen.

7.3.1.2.4. Zusatzausstattung der Serviceeinrichtungen

Die DB Netz AG bietet in bestimmten Serviceeinrichtungen Zusatzausstattungen an. Jede Zusatzausstattung stellt ein individuelles Nutzungsobjekt dar. Diese werden im Einzelnen in der Liste der Serviceeinrichtungen im Internet veröffentlicht:

www.dbnetze.com/serviceeinrichtungen

Die Benutzung dieser Zusatzausstattungen, die grundsätzlich durch Personal des ZB oder einbezogenen EVU bedient werden, wird – soweit erforderlich – örtlich geregelt. Ein Anspruch auf Zuweisung und Nutzung besteht nur für die jeweils vorhandenen Zusatzausstattungen und unter Beachtung der Ziffer 7.3.1.1.1.4. Ziffer 7.3.1.4.6 bleibt unberührt.

Zu den von der DB Netz AG angebotenen Zusatzausstattungen zählen:

7.3.1.2.4.1. Besandungsanlagen

Besandungsanlagen dienen dem Befüllen der Bremssandbehälter von Fahrzeugen. Der hierfür erforderliche spezielle Sand wird durch den ZB oder das einbezogene EVU gestellt.

7.3.1.2.4.2. Drehscheiben

Drehscheiben dienen zum horizontalen Drehen von Fahrzeugen und zur wahlweisen Herstellung eines Fahrweges zwischen zwei oder mehreren Gleisen.

7.3.1.2.4.3. Druckluftständer

Druckluftständer sind in unterschiedlichen Ausführungen vorhanden.

- Druckluftständer ohne Stromanschluss dienen als externe Druckluftversorgung dem schnellen Befüllen der Druckluftsysteme von Fahrzeugen ohne arbeitendes Triebfahrzeug.
- Druckluftständer mit 230 V Stromanschluss versorgen zusätzlich die Funkfernsteuerung mobiler Bremsprobegeräte mit Elektrizität. Mit Hilfe mobiler Bremsprobegeräte lassen sich die Druckluftsysteme von Fahrzeugen mit Druckluft befüllen und Bremsproben durchführen. Die Schnittstelle definiert sich über die Anschlusskupplung (Kupplungskopf) des Druckluftständers sowie dessen Stromversorgungseinheit. Das mobile Bremsprobegerät ist Eigentum des ZB oder des einbezogenen EVU. Der ZB oder das einbezogene EVU stellt den Druckluftschlauch zum Anschluss des Wagenparks an das mobile Bremsprobegerät. Ein ggf. am Druckluftständer erforderliches Befestigungselement für das mobile Bremsprobegerät ist Bestandteil der DB Netz AG Anlage.

Die erforderlichen Druckluftschläuche zur Versorgung der Fahrzeuge stellt die DB Netz AG zur Verfügung. Ausgenommen hiervon sind Druckluftschläuche zum Anschluss mobiler Bremsprobegeräte, die nicht von der DB Netz AG zur Verfügung gestellt werden.

7.3.1.2.4.4. Einstiegshilfen

Einstiegshilfen dienen der Überwindung des Niveauunterschieds zwischen dem Fahrzeug und dem umgebenden Geländeniveau.

7.3.1.2.4.5. Elektranten mit einer Spannung von 230 V oder 400 V

Elektranten mit einer Spannung von 230 V oder 400 V dienen der externen Stromversorgung von Schienenfahrzeugen. Die Anlage besteht aus Versorgungskabel zwischen Verteiler und Elektrant sowie dem Elektranten (Gehäuse, ggf. Zähler, Steckvorrichtung, Sicherungen). Für die Vorhaltung und den sicheren Einsatz des Versorgungskabels zwischen Elektrant und Schienenfahrzeug ist der ZB oder das einbezogene EVU verantwortlich. Der Energieverbrauch wird im Rahmen der Neben- und Verbrauchskosten direkt durch DB Energie GmbH abgerechnet (vgl. Ziffer 7.3.1.4.1.4).

7.3.1.2.4.6. Elektrische Zugvorheizanlagen

Elektrische Zugvorheizanlagen dienen der externen Stromversorgung abgestellter Fahrzeuge ohne arbeitendes Triebfahrzeug. Mit ihrer Hilfe wird die Zugvorheizung und Klimatisierung von Fahrzeugen des Personenverkehrs sowie das Laden der Fahrzeugbatterie gewährleistet. Die Nennspannung beträgt 1000 V. Die Steuerung der Heizabgänge kann als zentrale oder als örtliche Steuerung von Steuersäulen erfolgen. Der Energieverbrauch wird im Rahmen der Neben- und Verbrauchskosten direkt durch DB Energie GmbH abgerechnet (vgl. Ziffer 7.3.1.4.1.4).

7.3.1.2.4.7. Gleiswaagen

Gleiswaagen dienen der Ermittlung des Gesamtgewichts eines Fahrzeuges. Hierfür stellt die DB Netz AG statische und dynamische Gleiswaagen zur Verfügung.

- Bei statischen Gleiswaagen werden Fahrzeuge für den Wiegevorgang voneinander entkoppelt und im Stand einzeln gewogen.
- Dynamische Gleiswaagen erfassen zur Beschleunigung des Wiegevorgangs über eine elektronische Messeinrichtung alle Achsen eines Zuges, die zum jeweiligen Wagengewicht addiert werden.

7.3.1.2.4.8. Innenreinigungsanlagen

Innenreinigungsanlagen dienen der Behandlung von Personenzügen. Die Anlage besteht in der Regel aus

- Arbeitsbühne,
- Beleuchtung,
- Druckluftluftversorgung,
- Strom- und Wasserversorgung,
- Medienschränke,
- WC-Entsorgung.

Der Energieverbrauch wird im Rahmen der Neben- und Verbrauchskosten direkt durch DB Energie GmbH abgerechnet (vgl. Ziffer 7.3.1.4.1.4).

7.3.1.2.4.9. Medienschränke

Medienschränke dienen der Behandlung von Fahrzeugen des Personenverkehrs. Sie sind in der Regel ausgestattet mit:

- einer Kalt- und Warmwasserver- und -entsorgung,
- einer Stromversorgung zu Reinigungszwecken.

Der Energieverbrauch wird im Rahmen der Neben- und Verbrauchskosten direkt durch DB Energie GmbH abgerechnet (vgl. Ziffer 7.3.1.4.1.4).

7.3.1.2.4.10. Ölumfüllstellen

Ölumfüllstellen auf Ladestraßen dienen der Befüllung und Entleerung von Lastkraftwagen und Eisenbahnwagen mit Ölerzeugnissen. Sie sind mit speziellen Umweltschutzeinrichtungen ausgestattet.

7.3.1.2.4.11. Ortsfeste Bremsprobegeräte

Ortsfeste Bremsprobegeräte dienen zur Überprüfung der Funktionstüchtigkeit der Bremssysteme von Fahrzeugen. Je nach Ausstattung können ortsfeste Bremsprobegeräte manuell oder funkferngesteuert bedient werden. Für die Bedienung über Funk ist ein mobiles Datenerfassungsgerät erforderlich, das vom ZB oder dem einbezogenen EVU bereitgestellt werden muss. Das ortsfeste Bremsprobegerät kann nur zusammen mit einem Druckluftständer genutzt werden.

7.3.1.2.4.12. Triebfahrzeugabstellung auf speziellen Triebfahrzeug-Abstellgleisen

Triebfahrzeugabstellung auf speziellen Triebfahrzeug-Abstellgleisen dient der regelmäßigen und ununterbrochenen Abstellung von Triebfahrzeugen (Tfz) in Betriebspausen, die länger als drei Stunden dauern. Tfz-Abstellgleise werden mit (z.B. Absorptionsmatten, Wannensystem) bzw. ohne Zusatzausstattung auf Basis der Umweltschutzrichtlinien angeboten. Durch eine Risikoabschätzung ermittelt die DB Netz AG, ob eine Zusatzausstattung erforderlich ist.

7.3.1.2.4.13. Wasserfüllständer

Wasserfüllständer dienen der Versorgung von Fahrzeugen mit Trinkwasser. Deren Nutzung ist ausschließlich zum Befüllen der Wasservorratsbehälter der Fahrzeuge mit Trinkwasser vorgesehen. Die erforderlichen Wasserfüllschläuche zur Versorgung der Fahrzeuge stellt die DB Netz AG zur Verfügung. Die Wasserversorgung erfolgt durch die DB Netz AG. Der Wasserverbrauch wird im Rahmen der Neben- und Verbrauchskosten abgerechnet (vgl. Ziffer 7.3.1.4.1.4).

7.3.1.2.4.14. WC-Entsorgungsanlagen

WC-Entsorgungsanlagen (stationäre Anlagen) dienen ausschließlich der Entsorgung von Abwässern aus Fahrzeugen des Personenverkehrs und können aus mehreren Entnahmestellen, die einzeln abgerechnet werden, bestehen.

7.3.1.2.4.15. Arbeitsbühnen

Arbeitsbühnen dienen dem sicheren Ein- und Aussteigen aus Eisenbahnfahrzeugen und ermöglichen das Arbeiten auf einer Ebene zum Zweck der Innenreinigung.

7.3.1.2.5. Besetzungszeiten Stellwerke

Für die Besetzung der Stellwerke zur Nutzung von Serviceeinrichtungen gelten folgende Grundsätze:

- a) Die Besetzungszeiten der Stellwerke, die für die Ein- und Ausfahrten in die Serviceeinrichtung erforderlich sind, richten sich nach den Vorgaben des Netzfahrplanes im Sinne der Ziffer 4.2.1.3 und der Ziffer 2.5.5 der DB Netz AG sowie eines hierauf für die Ein- und Ausfahrt in die Serviceeinrichtung erforderlichen zeitlichen Zuschlags.

Zur Ermittlung des erforderlichen Zuschlags fragt die DB Netz AG den Bedarf der ZB ab, die Nutzungen in Serviceeinrichtungen für den Netzfahrplan angemeldet bzw. erhalten haben.

Diese jeweiligen Öffnungszeiten können dem Infrastrukturregister der DB Netz AG (ISR) als Sachdaten entnommen werden. Sie werden am 15. November unter

www.dbnetze.com/isr

bekanntgegeben.

Für Anmeldungen im Gelegenheitsverkehr für die folgende, im Dezember beginnende Netzfahrplanperiode werden die Öffnungszeiten wie folgt bestimmt:

Bei einer Anmeldung nach dem 15. November gelten für die Bearbeitung, die am 15. November veröffentlichten Öffnungszeiten. Bei einer Anmeldung vor dem 15. November gelten für die Bearbeitung die Öffnungszeiten, die auf Basis des aktuellen Netzfahrplans bestimmt wurden analog fort, sofern diese zu Gunsten des ZB von den am 15. November veröffentlichten Öffnungszeiten abweichen.

- b) Die Besetzungszeiten der Stellwerke, die für die Rangierbewegungen innerhalb der Serviceeinrichtung erforderlich sind, werden am 15. November unter:

www.dbnetze.com/isr

veröffentlicht. Zur Ermittlung der Besetzungszeiten dieser Stellwerke, die zum 15.11. eines jeden Jahres veröffentlicht werden, fragt die DB Netz AG den Bedarf der ZB ab, die Nutzungen in Serviceeinrichtungen für den Netzfahrplan angemeldet bzw. erhalten haben.

Änderungen der Öffnungszeiten aufgrund der nachfolgenden Regelung werden spätestens am 15. eines Monats für den Folgemonat veröffentlicht.

Anmeldungen von zusätzlicher Besetzung dieser Stellwerke sind so früh wie möglich, spätestens jedoch vier Wochen vor dem Beginn des Monats der beabsichtigten Rangiermaßnahme zu stellen.

Die DB Netz AG wird nicht fristgerecht abgegebene Anmeldungen bearbeiten und versuchen, die Besetzung sicherzustellen, eine Zusicherung hierfür besteht jedoch nicht.

Die ZB oder die einbezogenen EVU sollen – möglichst vier Wochen vor dem Beginn des Monats, in dem die Nutzung der Serviceeinrichtung erfolgen soll, zumindest jedoch so früh wie möglich – melden, wenn und soweit – etwa aufgrund von Feiertagen – kein Bedarf an der Besetzung der Stellwerke in der Serviceeinrichtung besteht.

Die Nutzung von SE kann auch außerhalb der Besetzungszeiten von Stellwerken erfolgen, soweit keine betrieblichen Handlungen durch Personal der DB Netz AG erforderlich sind.

Ist eine Verlängerung der Besetzungszeiten aufgrund einer Umleitung infolge von Baumaßnahmen notwendig, wird für diese Verlängerung kein gesondertes Entgelt erhoben. Gleiches gilt im Falle einer Verspätung, die von der DB Netz AG zu vertreten ist.

Ist eine Verlängerung der Besetzungszeiten aufgrund einer Verspätung notwendig, die der ZB oder das einbezogene EVU zu vertreten hat, gilt die Bestimmung der Ziffer 7.3.1.4.3. Weitere Informationen sind bei den Ansprechpartnern in den Regionalbereichen der DB Netz AG erhältlich. Die Kontaktdaten der Ansprechpartner werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/kontakte

7.3.1.2.6. Vermittlung von Ortskenntnissen

Die DB Netz AG vermittelt vor der erstmaligen Nutzung einer Serviceeinrichtung durch den ZB oder das einbezogene EVU die erforderliche Ortskenntnis.

7.3.1.3 Beschreibung der Serviceeinrichtung

Die Serviceeinrichtungen der DB Netz AG können unter folgendem Link eingesehen werden:

www.dbnetze.com/serviceeinrichtungen

Eine kartographische Übersicht über die Serviceeinrichtung findet sich im APN:

www.dbnetze.com/apn

7.3.1.3.1. Grenzen

Die Serviceeinrichtungen der DB Netz AG i. S. d. NBN sind territorial auf das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland beschränkt (vgl. Ziffer 1.3.2).

7.3.1.3.2. Abgabe von Infrastruktur

Eine Übersicht der Eisenbahninfrastruktur, die die DB Netz AG aktuell zur Übernahme bzw. zur Kostentragung anbietet, wird im Internet bereitgestellt:

www.dbnetze.com/abgabeinfrastruktur

7.3.1.4 Entgelte

7.3.1.4.1. Entgelt für die vertraglich vereinbarte Nutzung von Nutzungsobjekten

Für die vertraglich vereinbarte Nutzung von Nutzungsobjekten sind vom ZB oder einbezogenen EVU Entgelte nach Maßgabe der NBN, des Grundsatz-INV sowie des ENV-SE und der jeweils gültigen Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG zu entrichten. Für jede Produktkategorie gemäß Ziffer 7.3.1.2.1.2 wird ein separates Entgelt in der Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen ausgewiesen. Für Nutzungsobjekte, die Zusatzausstattungen sind, gelten die jeweils dafür veröffentlichten Entgelte.

Erfolgt die Nutzung in der Funktionalität Zuführung im Sinne der Ziffer 7.3.1.2.1.1 lit. e) Satz 4, werden keine Entgelte erhoben.

Die Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG ist nicht Bestandteil der NBN. Die für die jeweilige Netzfahrplanperiode geltende Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG wird im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/aps

7.3.1.4.1.1. Entgeltberechnungsgrundsatz

Das Entgelt für die Nutzung der Nutzungsobjekte wird pro Stunde bezogen auf den Zeitraum berechnet, in dem die vertraglich vereinbarte Nutzung ununterbrochen andauert. Jede angefangene Stunde wird als volle Stunde berechnet. Bei einer vertraglich vereinbarten zeitlichen Unterbrechung des Nutzungszeitraums wird der anschließende Nutzungszeitraum als neuer Nutzungszeitraum behandelt.

Soweit das danach berechnete Entgelt für den ununterbrochenen Nutzungszeitraum nicht das in der jeweiligen Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen veröffentlichte Mindestentgelt übersteigt, ist das Mindestentgelt zu entrichten.

Entgelt (vertraglich vereinbarter, ununterbrochener Nutzungszeitraum) =
Entgelt je Nutzungsobjekt je Stunde * Nutzungsstunden des ununterbrochenen Nutzungszeitraums

Zusätzlich zum Entgelt werden Neben- und Verbrauchskosten sowie ein Anreizentgelt gemäß den Ziffern 7.3.1.4.1.4 und 7.3.1.4.1.5 abgerechnet.

7.3.1.4.1.2. Entgeltberechnung bei ganzjähriger ununterbrochener vertraglicher Bindung

Bei einer ununterbrochenen vertraglichen Bindung für die gesamte Netzfahrplanperiode (24 Stunden je Tag vom Beginn der Netzfahrplanperiode bis zum Ende der Netzfahrplanperiode) berechnet sich das Entgelt ausgehend vom Entgelt je Stunde multipliziert mit der Anzahl der Stunden je Tag (24 Stunden) und der Anzahl der Tage der Netzfahrplanperiode unter Berücksichtigung eines Entgeltnachlasses für die ganzjährige Nutzung gemäß der jeweiligen Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen.

Entgelt (vertraglich vereinbarter, ganzjähriger, ununterbrochener Nutzungszeitraum) =
Entgelt je Stunde gem. Ziffer 7.3.1.4.1.1 * 24 * Anzahl Tage der Netzfahrplanperiode * (100% - %-Satz Entgeltnachlass)

7.3.1.4.1.3. Zusatzausstattung

Die Entgeltkomponente für die Nutzung von Zusatzausstattungen nach Ziffer 7.3.1.2.4 ist in der jeweiligen Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen enthalten.

7.3.1.4.1.4. Neben- und Verbrauchs- / Reinigungskosten

- Die im Rahmen der Nutzung entstehenden Neben- und Verbrauchskosten werden pauschal über die nutzungsabhängigen Komponenten oder verursachungs- bzw. verbrauchsorientiert abgerechnet. Bei neuen Anlagen kann der Zugang und die

Abrechnung auch z.B. über Transponder, elektronische Kundenkarte oder Smartphone-App erfolgen. Ziffer 7.3.1.4.1.2 und Ziffer 7.3.1.4.2 finden keine Anwendung. Weitere Informationen sind der Liste der Entgelte zu entnehmen.

- Erfolgt entgegen Ziffer 7.3.1.2.1.2 lit. c) keine bzw. nur eine unzureichende Reinigung und Entsorgung ist die DB Netz AG berechtigt, die Reinigung und Entsorgung auf Kosten des ZB durchzuführen bzw. durchführen zu lassen.

7.3.1.4.1.5. Anreizsystem für Serviceeinrichtungen

7.3.1.4.1.5.1 Grundsätze

In den Ziffern 7.3.1.4.1.5.1 bis 7.3.1.4.5.3 steht „EVU“ für ZB und einbezogene EVU. Ist eine Serviceeinrichtung der DB Netz AG aufgrund technischer oder betrieblicher Aspekte nicht verfügbar, greift das Anreizsystem für Serviceeinrichtungen. Zusatzausstattungen werden hierbei als eigenständige Betrachtungsobjekte behandelt, so dass damit auch Teilstörungen der Gesamtanlage erfasst sind. Dabei ist hinsichtlich der Wirkungsweise zwischen Fällen technisch und betrieblich verursachter Nichtverfügbarkeit zu unterscheiden. Voraussetzung für die Anwendung des Anreizsystems ist es, dass die konkrete Nutzung der relevanten Einrichtung zwischen der DB Netz AG und dem EVU vertraglich vereinbart ist. Generell ist bei der Bewertung der Nichtverfügbarkeit zu beachten, in wessen Verantwortungsbereich diese fällt. Verantwortung einer Partei bedeutet hier Vertretenmüssen i. S. d. §§ 276, 278 BGB. Hier ist zu unterscheiden zwischen:

- Verantwortung durch DB Netz AG
- Verantwortung durch EVU
- Verantwortung durch keine Partei.

Kann die Ursache der Nichtverfügbarkeit nicht eindeutig dem Verantwortungsbereich der DB Netz AG bzw. eines EVU zugeordnet werden, führt das Anreizsystem zu keinen monetären Konsequenzen.

7.3.1.4.1.5.2 Anreizsystem bei technisch-bedingter Nichtverfügbarkeit

Eine technisch-bedingte Nichtverfügbarkeit liegt vor, wenn Serviceeinrichtungen aufgrund technischer Störungen nicht nutzbar sind. Die Nichtverfügbarkeit ist durch das EVU bei der DB Netz AG anzuzeigen. Gelingt der DB Netz AG innerhalb einer definierten Normentstörungszeit die Wiederherstellung der Verfügbarkeit, greift das Anreizsystem nicht. Als Normentstörungszeit gilt eine Frist von 20 Stunden ab Zeitpunkt der Meldung bei der DB Netz AG. Ansprüche nach Ziffer 3.3.4.7 bleiben unberührt.

Ist die Serviceeinrichtung nach Ablauf der Normentstörungszeit nicht wieder verfügbar, greifen in Abhängigkeit vom Verantwortungsbereich folgende Regelungen:

- Verantwortungsbereich DB Netz AG: Für jeden Kalendertag, beginnend mit dem Kalendertag an dem die Störung angezeigt und nicht innerhalb der Normentstörungszeit behoben wurde, erhält das EVU ein Anreizentgelt gem. Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG. Ist die DB Netz AG in der Lage, dem Kunden in der gleichen Betriebsstelle eine Nutzungsalternative zu bieten, entfällt der Anspruch auf Anreizentgelt. Die Zahlung des Anreizentgeltes ist auf 30 Kalendertage begrenzt. Das Anreizentgelt entsteht letztmalig an dem Kalendertag, an dem die Störung behoben wurde.
- Verantwortungsbereich EVU: Für jeden Kalendertag, beginnend mit dem Kalendertag an dem die Störung angezeigt und nicht innerhalb der Normentstörungszeit behoben werden konnte, erhält die DB Netz AG ein Anreizentgelt gem. Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen. Die Zahlung des Anreizentgeltes ist auf 30 Kalendertage begrenzt. Das Anreizentgelt entsteht letztmalig an dem Kalendertag, an dem die Störung behoben wurde.
- Keine Verantwortlichkeit einer Partei: Keine Anreizentgelte.

7.3.1.4.1.5.3 Anreizsystem bei betrieblich-bedingter Nichtverfügbarkeit

Eine betrieblich-bedingte Nichtverfügbarkeit liegt vor, wenn Serviceeinrichtungen aufgrund betrieblicher Einschränkungen nicht nutzbar sind. Die Nichtverfügbarkeit ist durch das EVU bei der DB Netz AG zu melden. Gelingt es der DB Netz AG innerhalb einer zu definierenden Frist, die betriebliche Verfügbarkeit herzustellen, greift das Anreizsystem nicht. Als Frist für die Wiederherstellung der betrieblichen Verfügbarkeit gilt ein Zeitraum von zwei Stunden ab Meldung bei der DB Netz AG. Ansprüche nach Ziffer 3.3.4.7 bleiben unberührt. Ist die Serviceeinrichtung nach Ablauf von zwei Stunden nicht verfügbar, greifen in Abhängigkeit von der Verantwortung folgende Regelungen:

- Verantwortungsbereich DB Netz AG: Für die durch betrieblich bedingte Nichtverfügbarkeit verursachte Störung erhält das EVU ein Anreizentgelt gem. Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG. Ist die DB Netz AG in der Lage, dem Kunden in der gleichen Betriebsstelle eine Nutzungsalternative zu bieten, entfällt der Anspruch auf Anreizentgelt.
- Verantwortungsbereich EVU: Für die durch betrieblich bedingte Nichtverfügbarkeit verursachte Störung erhält die DB Netz AG ein Anreizentgelt gem. Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen.
- Keine Verantwortlichkeit einer Partei: Keine Anreizentgelte.

7.3.1.4.2. Entgeltberechnung bei mehreren Nutzern

7.3.1.4.2.1. Entgeltberechnung bei Nutzung durch mehrere Nutzer im Rahmen der Netzfahrplanvergabe

a) Entgeltberechnung bei zeitlich ununterbrochener Nutzung durch mehrere ZB

Erfolgt im Rahmen der Netzfahrplanvergabe eine ununterbrochene vertragliche Bindung für ein Nutzungsobjekt für die gesamte Netzfahrplanperiode gemeinsam (d.h. zeitlich aufeinanderfolgend) durch mehrere ZB oder einbezogene EVU im Sinne von Ziffer 7.3.1.4.1.2, so berechnen sich die jeweiligen Entgelte der ZB oder einbezogenen EVU auf Grundlage des nach Ziffer 7.3.1.4.1.2 berechneten Entgelts für die gesamte Netzfahrplanperiode. Dieses wird entsprechend der prozentualen Zeitanteile der Nutzungszeiträume der Nutzungsobjekte aufgeteilt.

Die Berechnung erfolgt in diesem Fall nach folgender Formel:

$$\text{Entgelt (Mehrfachnutzung jeweiliger ZB)} = \text{Entgelt Nutzungsobjekt je Stunde} * \text{anteilige Nutzungsstunden des jeweiligen ZB innerhalb der Netzfahrplanperiode} * (100\% - \% \text{-Satz Entgeltnachlass})$$

b) Entgeltberechnung bei zeitgleicher Nutzung durch mehrere ZB

Bei einer zeitgleichen Nutzung durch mehrere ZB oder einbezogene EVU wird das Entgelt für die gesamte Netzfahrplanperiode entsprechend der jeweiligen prozentualen Längenanteile aufgeteilt.

Die Berechnung erfolgt dann nach folgender Formel:

$$\text{Entgelt (Mehrfachnutzung jeweiliger ZB)} = (\text{Entgelt Nutzungsobjekt je Stunde} * 24 \text{ Stunden} * \text{Anzahl Tage der Netzfahrplanperiode}) * (100\% - \% \text{-Satz Entgeltnachlass}) * \% \text{-Längenanteil des jeweiligen ZB an Nutzlänge des Gleises}$$

Erfolgt eine Vergabe an mehrere ZB oder einbezogene EVU, jedoch keine gemeinsame ununterbrochene vertragliche Bindung für die gesamte Netzfahrplanperiode im Sinne der Ziffer 7.3.1.4.1.2, berechnen sich die jeweiligen Entgelte nach Ziffer 7.3.1.4.1.1.

7.3.1.4.2.2. Entgeltabrechnung bei Nebennutzung

Wird ein Nutzungsobjekt im Rahmen einer Nebennutzung im Sinne von Ziffer 7.3.1.6.3.3 genutzt, so berechnet sich das Entgelt des Nebennutzers gemäß Ziffer 7.3.1.4.1.1.

Der Hauptnutzer erhält für die Zeit der Nebennutzung eine Rückerstattung in Höhe des von ihm an die DB Netz AG für diesen Zeitraum entrichteten Entgeltes. Das Mindestentgelt bleibt dabei unberücksichtigt.

Die Rückerstattung erfolgt nach folgender Formel:

$$\text{Rückerstattung (Hauptnutzer)} = \frac{\text{Entgelt (jährl. Nutzung Hauptnutzer / Anzahl Stunden Netzfahrplanperiode} * \text{Anzahl Nutzungsstunden) Nebennutzung}}{\text{Anzahl Nutzungsstunden) Nebennutzung}}$$

7.3.1.4.3. Besetzungszeiten Stellwerke

Die Berechnung des Entgeltes für die Besetzung von Serviceeinrichtungen außerhalb der Besetzungszeiten erfolgt nach dem der DB Netz AG durch diese Ein- und Ausfahrten entstehenden Aufwand, wobei je Mitarbeiter und angefangene 30 Minuten ein Betrag nach der jeweiligen Liste der Entgelte in Rechnung gestellt wird. Je angefangene Schicht werden mindestens drei Besetzungsstunden gerechnet. Dies betrifft diejenigen Fälle, in denen eine außerplanmäßige Stellwerksbesetzung nicht durch arbeitsrechtlich zulässige Verlängerung einer bereits andauernden Schicht erzielt werden kann. Solche Zeitzuschläge werden bei der Entgeltberechnung berücksichtigt. Sofern mehrere ZB oder einbezogene EVU eine Serviceeinrichtung zur gleichen Zeit außerhalb der regulären Öffnungszeiten nutzen, werden die zusätzlichen Entgelte für die Besetzung der Betriebsstellen auf die beteiligten ZB oder die einbezogenen EVU gleichmäßig aufgeteilt.

7.3.1.4.4. Zusätzliche Vermittlung von Ortskenntnissen

Für die über den Fall von Ziffer 7.3.1.2.6 hinausgehende Vermittlung von Ortskenntnissen wird ein Entgelt gemäß der jeweils gültigen Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG erhoben.

7.3.1.4.5. Serviceeinrichtungen mit Anlagendisponententätigkeit

Für die Nutzung von Serviceeinrichtungen, in denen Anlagendisponenten gem. Ziffer 7.3.1.2.3 eingesetzt werden, ist ein Nutzungsentgelt zu entrichten, das sich nach dem jeweiligen Personalaufwand sowie einem Koordinierungsaufwandsanteil bemisst.

Das Nutzungsentgelt für Serviceeinrichtungen mit Anlagendisponententätigkeit wird in Abhängigkeit der Nutzungsdauer gebildet.

Die konkreten Entgelte werden in der jeweils gültigen Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG veröffentlicht.

7.3.1.4.6. Investitionen auf Wunsch des ZB

Die DB Netz AG kann auf Wunsch eines ZB Neu- und Erweiterungsinvestitionen in Serviceeinrichtungen unter folgenden Voraussetzungen durchführen:

- a) die Maßnahme ist auf individuelle Anforderungen des ZB, wie z.B. Standort, Fahrzeugtyp, besondere Arbeitserleichterungen, zugeschnitten und
- b) die Maßnahme lässt aus sich heraus keine Verkehrsmengenausweitungen, die zu Trassenmehrerlösen führen, erwarten und
- c) die DB Netz AG würde die Maßnahme unter unternehmerischen Gesichtspunkten (Weitervermarktungschancen – auch unter Berücksichtigung der Absatzmöglichkeiten, ohne Neu- oder Erweiterungsinvestitionen in das/die betreffende/n Gleis/e, Wirtschaftlichkeit der Maßnahme unter Berücksichtigung des eingesetzten Investitionskapitals, der verfügbaren Eigenmittel und ihrer Refinanzierung) nicht durchführen und
- d) die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme ist für die DB Netz AG nur mit:

- a. einem Investitions- oder Betriebskostenzuschuss und/oder
- b. einem gegenüber dem Regelentgelt erhöhten Nutzungsentgelt und/oder
- c. einem längerfristigem ENV

darstellbar.

Auf Basis der Erstellungskosten sowie der laufenden Vorhaltungskosten kalkuliert sich ein ggf. vom Regelentgelt abweichendes Nutzungsentgelt über die Vertragsdauer.

Die jeweiligen Entgelte und das Ende der Vertragslaufzeit werden in der jeweils gültigen Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG gesondert ausgewiesen.

Die Entscheidung über die Maßnahme obliegt ausschließlich der DB Netz AG. Vor einer Entscheidung über die Durchführung der Maßnahme informiert die DB Netz AG die ZB im Internet unter:

www.dbnetze.com/infra-auf-kundenwunsch

unter Wahrung der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse des ZB, auf dessen Wunsch die Maßnahme realisiert werden soll, über die Absicht, die jeweilige Neu- oder Erweiterungsinvestition durchzuführen. Andere ZB haben binnen vier Wochen die Möglichkeit, bei einem parallelen Interesse an der Durchführung der gleichen oder einer vergleichbaren Maßnahme in der betreffenden Serviceeinrichtung dies der DB Netz AG anzuzeigen. Die DB Netz AG wird in diesem Fall durch Verhandlungen mit den ZB auf eine einvernehmliche Lösung hinwirken. Ziffer 7.3.1.6.3.1 gilt entsprechend.

Ziffer 7.3.1.4.1.2 findet keine Anwendung.

7.3.1.4.7. Unangemeldete und unberechtigte Nutzungen von Serviceeinrichtungen

- a) Wird eine Serviceeinrichtung ohne vorherige Anmeldung genutzt, wird das Nutzungsentgelt vorbehaltlich der Regelung unter nachstehender lit. b) gemäß vorstehender Ziffern 7.3.1.4.1 bis 7.3.1.4.6 berechnet und doppelt erhoben, mindestens jedoch das in der jeweiligen Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG veröffentlichte Mindestentgelt für unberechtigte Nutzung. Dies gilt nicht, wenn die Nutzung nach Ziffer 7.3.1.6.1.5 lit. e) fristgerecht nachträglich angezeigt wurde. Ein darüberhinausgehender Schaden kann von der DB Netz AG gesondert geltend gemacht werden. Eine unberechtigte Nutzung liegt auch vor, wenn ein Nutzungsobjekt der Funktionalität „Zuführung“ entgegen des angemeldeten Nutzungszwecks genutzt wird. Für diese wird ebenfalls das in der jeweiligen Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG veröffentlichte Mindestentgelt für unberechtigte Nutzung erhoben.
- b) In den Fällen, in denen der ZB oder das einbezogene EVU erstmalig eine Serviceeinrichtung ohne vorherige Anmeldung und ohne die nach Ziffer 7.3.1.6.1.5 lit. e) geforderte fristgerechte nachträgliche Anzeige genutzt hat, sieht die DB Netz AG von der Erhebung eines erhöhten Nutzungsentgeltes ab und weist den ZB stattdessen in Textform auf die Regelung des der vorstehenden lit. a) für künftige Fälle hin.

7.3.1.4.8. Baumaßnahme auf Schienenwegen

Wird der Zugangsberechtigte oder das einbezogene EVU an der vertraglich vereinbarten Nutzung seines Nutzungsobjekts gehindert, weil

1. die DB Netz AG für die zu dieser Serviceeinrichtung führenden Strecke keine Trasse zur Verfügung stellen konnte bzw. kann,
2. dies darauf beruht, dass sie auf dieser Strecke Bauarbeiten durchführt und
3. die Serviceeinrichtung auch nicht auf anderen Strecken der DB Netz oder eines anderen Infrastrukturunternehmens erreichbar ist,

so wird er auf Antrag für den Zeitraum, in dem er an der Nutzung gehindert ist, von der Entrichtung des Nutzungsentgelts befreit.

Der Antrag ist schriftlich an die Ansprechpartner in den Regionalbereichen zu richten. Details zu den Ansprechpartnern in den Regionalbereichen der DB Netz AG werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/kontakte

Die Regelung unter Ziff. 1 gilt entsprechend für den Fall, dass der Zugangsberechtigte aus denselben Gründen an dem Verlassen der Serviceeinrichtung gehindert ist.

7.3.1.4.9. Zahlung der Infrastrukturnutzungsentgelte

- a) Vom ZB oder dem einbezogenen EVU nach Maßgabe der Bestimmungen des ENV zu leistende Entgelte sind in Euro zu leisten und werden zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe berechnet.
- b) Zahlungen sind auf ein von der DB Netz AG zu bestimmendes Konto auf Kosten des ZB oder des einbezogenen EVU zu überweisen. Im Verwendungszweck ist, sofern vorhanden, neben der jeweiligen Rechnungsnummer die dem ZB oder dem einbezogenen EVU bei Abschluss des ENV mitgeteilte Debitorennummer anzugeben.
- c) Forderungen der DB Netz AG werden mit Zugang der Rechnung fällig und sind innerhalb von 14 Kalendertagen nach Zugang der Rechnung zu begleichen. Für die Einhaltung der Frist ist der Zahlungseingang auf dem gemäß vorstehendem lit. b) zu benennenden Konto maßgeblich.
- d) Einwendungen des ZB oder des einbezogenen EVU gegen die in Rechnung gestellten Entgelte sind binnen vier Wochen nach Zugang der Rechnung der DB Netz AG schriftlich anzuzeigen. Maßgeblich ist der Eingang der Einwendung bei der DB Netz AG. Werden Einwendungen nicht rechtzeitig angezeigt, gilt die Rechnung als genehmigt; die DB Netz AG wird darauf in der Rechnung besonders hinweisen.

7.3.1.4.10. Sicherheitsleistung

- a) ZB – mit Ausnahme der in § 1 Abs. 12 Nr. 2 a) und c) ERegG genannten – haben der DB Netz AG eine angemessene Sicherheitsleistung zu stellen, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des ZB bestehen. Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des ZB bestehen:
 - (1) wenn der ZB einen Monat lang auf fällige Forderungen überhaupt nicht zahlt,
 - (2) bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes,
 - (3) bei Vorliegen einer negativen Bonitätsauskunft (keine ausreichende Kreditwürdigkeit im Verhältnis zum Umsatz), die höchstens zwei Jahre alt ist, einer Bonitätsbewertungsagentur oder einer anderen professionellen Bewertungs- oder Kredit-scoring-Einrichtung,
 - (4) bei Stellung eines Antrags auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens über das Vermögen des ZB oder
 - (5) bei Vorliegen anderer Umstände, die eine schlechte Bonität des ZB nahe legen, wie z.B. Beantragung von Prozesskostenhilfe, erklärte Zahlungsunwilligkeit (liegt nicht vor, wenn eine Forderung der DB Netz AG bestritten und daher unter Vorbehalt gezahlt wird), fehlendes Vorhandensein einer ladungsfähigen Anschrift oder dauerhaft (länger als zwei Wochen) fehlende Erreichbarkeit unter einer solchen angegebenen Anschrift.
- b) Der ZB hat auf ein nach vorstehender Ziffer 7.3.1.4.10 a) berechtigtes Verlangen der DB Netz AG innerhalb von fünf Bankarbeitstagen nach Zugang einer entsprechenden Aufforderung der DB Netz AG Sicherheit zu leisten. Die Sicherheit bemisst sich nach der Höhe des voraussichtlichen Entgelts für die im jeweils laufenden und dem darauffolgenden Monat zugewiesenen bzw. beantragten Kapazitäten in Serviceeinrichtungen. Zusätzlich ist für jede ab Zugang

der Aufforderung nach vorstehendem Satz 1 im Gelegenheitsverkehr angemeldete Kapazitäten in Serviceeinrichtungen Sicherheit in Höhe des Entgelts im Zeitpunkt der Anmeldung zu leisten. Die DB Netz AG ist berechtigt, die vom ZB angebotene Sicherheit zu prüfen und bei berechtigten Einwänden gegen deren Tauglichkeit oder Werthaltigkeit diese unverzüglich zurückzuweisen. Die Einräumung des Nutzungsrechts nach Ziffer 3.3.2 erfolgt erst nach Stellung einer tauglichen und werthaltigen Sicherheit.

- c) Die Sicherheit kann durch übliche Sicherungsmittel, insbesondere durch unwiderrufliche, unbefristete, selbstschuldnerische Bürgschaft eines in der Europäischen Union ansässigen Kreditinstituts mit einer Bilanzsumme von mindestens 1 Milliarde Euro, gestellt werden. Die Sicherheit kann auch gestellt werden durch eine Konzernbürgschaft nach Maßgabe des ersten Satzes, soweit keine Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des bürgenden Konzerns nach vorstehender Ziffer 7.3.1.4.10 a) (1)-(5) bestehen.
- d) Der ZB kann die Sicherheitsleistung durch Vorauszahlung abwenden. Der ZB hat dafür Sorge zu tragen, dass die Vorauszahlung in gleicher Höhe geleistet wird, wie Leistungen bei der DB Netz AG in Anspruch genommen werden sollen.
- e) Bei nicht fristgerecht hinterlegter Sicherheitsleistung bzw. geleisteter Vorauszahlung ist die DB Netz AG ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis eine Sicherheitsleistung hinterlegt oder die Vorauszahlung geleistet wurde.
- f) Monetäre Sicherheiten mit Verbleib bei der DB Netz AG werden zum jeweiligen Basiszinssatz der Europäischen Zentralbank verzinst. Sicherheiten sind auf Verlangen zurückzugeben, wenn und soweit die Voraussetzungen ihrer Gewährung nach Ziffern 7.3.1.4.10 a) bzw. 7.3.1.4.10 b) entfallen sind.
- g) Befindet sich der ZB nach Zahlung der Sicherheitsleistung im Verzug (§ 286 BGB) und kommt er bzw. es nach erneuter Zahlungsaufforderung nicht unverzüglich seinen Zahlungspflichten aus dem Vertragsverhältnis nach, so kann sich die DB Netz AG - ohne diesbezügliche, weitere Ankündigung - aus der Sicherheit (vgl. Ziffer 7.3.1.4.10 b)) befriedigen und ihre Rechte auf Zahlung einer weiteren Sicherheitsleistung gem. Ziffer 7.3.1.4.10 a) geltend machen. Ansonsten ist die DB Netz AG berechtigt, Vorauszahlung gem. Ziffer 7.3.1.4.10 d) zu verlangen.

7.3.1.4.11. Verzugszinsen und Mahnkosten

Bei Zahlungsverzug hat der ZB oder das einbezogene EVU Verzugszinsen in Höhe von 9 Prozentpunkten über dem von der Europäischen Zentralbank festgelegten Basiszinssatz gemäß § 247 Abs. 1 BGB zu zahlen. Des Weiteren wird gemäß § 288 Abs. 5 BGB mit der ersten schriftlichen Mahnung eine Pauschale in Höhe 40,00 Euro erhoben.

7.3.1.4.12. Aufrechnung, Zurückbehaltungsrechte

Der ZB oder das einbezogene EVU ist nicht zur Aufrechnung mit Gegenforderungen berechtigt, es sei denn, über diese ist bereits rechtskräftig entschieden, sie sind unbestritten oder zugunsten des ZB oder des einbezogenen EVU entscheidungsreif.

Auf ein Zurückbehaltungsrecht kann sich der ZB oder das einbezogene EVU nur berufen, wenn und soweit der Gegenanspruch auf dem gleichen Vertragsverhältnis beruht.

7.3.1.5 Zugangsbedingungen

Für den Zugang zu Kapazitäten in Serviceeinrichtungen gelten die Bestimmungen von Ziffer 3, sofern nachstehend keine Abweichungen genannt werden.

7.3.1.5.1. GSM-R

7.3.1.5.1.1. Allgemeines

Die DB Netz AG nutzt für ihre betrieblichen und betriebsunterstützenden Kommunikationssysteme grundsätzlich die digitale Plattform GSM-R.

Die AGB-GSM-R-DL der DB Netz AG werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/gsm-r

7.3.1.5.1.2. GSM-R als Zugangsbedingung für Serviceeinrichtungen

Die Regelungen dieses Abschnitts umfassen den Bereich der fernmündlichen Verständigung im Rangieren in den von den NBN erfassten Serviceeinrichtungen zwischen mobilen Rangierfunkteilnehmern der EVU und den Weichenwärtern der DB Netz AG (Rangierfunk).

Nähere Angaben zu GSM-R werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/gsm-r

Die mit GSM-R betriebenen und zur Umstellung auf GSM-R vorgesehenen Bereiche werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/rangierfunkmigration

Die AGB-GSM-R-DL der DB Netz AG sind als Anlage 2.3.12 Bestandteil dieser NBN.

7.3.1.5.1.2.1 Technische Voraussetzungen

Die Technischen Netzzugangsbedingungen (TNB) enthalten die Regelung für die Nutzung von GSM-R zur Verständigung beim Rangieren.

Im National Roaming können dieselben Endgeräte und SIM-Karten mit Roaming-Eintrag für das Netz des deutschen Roaming-Partners verwendet werden; ein Tausch der Geräte ist nicht erforderlich.

7.3.1.5.1.2.2 GSM-R als Zugangsbedingung zur Verständigung im Rangieren (Rangierfunk)

GSM-R ist in GSM-R-Rangierbereichen gemäß Ziffer 7.3.1.5.1.1 alleiniges fernmündliches Kommunikationsmittel zur Verständigung beim Rangieren mit den Netzstellen und damit ein ortsbezogenes Netzzugangskriterium. Die Verständigung der mobilen Teilnehmer der ZB oder einbezogenen EVU untereinander liegt im Verantwortungsbereich/Regelungsbereich der ZB oder einbezogenen EVU. Eine Pflicht zur Nutzung von GSM-R besteht insoweit nicht. Im Zeitraum der Einführung oder aufgrund örtlicher Gegebenheiten können sich ortsbezogene Ausnahmen und Abweichungen hinsichtlich der fernmündlichen Kommunikation ergeben (z.B. Beibehaltung analoger Rangierfunk, Nutzung von National Roaming, verbindliche Nutzung offener Gruppenrufe in Ortsstellbereichen). Diese Abweichungen werden örtlich bekannt gegeben und gemäß Ziffer 7.3.1.5.1.4.1 kommuniziert.

7.3.1.5.1.3. Betriebliche Grundlagen

Die Richtlinien 481.0205 und 481.0302 enthalten die Regelung zur Nutzung des digitalen Funks GSM-R für die betriebliche Kommunikation beim Rangieren.

7.3.1.5.1.4. Migrationsablauf und Kundeninformation

Die Umstellung auf GSM-R erfolgt ohne parallele Nutzung des bisherigen Analogfunks, d.h. mit Inbetriebnahme des GSM-R Rangierfunks wird auf den betreffenden Betriebsstellen der analoge Rangierfunk grundsätzlich zeitgleich außer Betrieb genommen und darf nicht mehr für die Kommunikation mit den Weichenwärtern der DB Netz AG verwendet werden.

7.3.1.5.1.4.1 Verfahren zur Bekanntgabe der Umstellungen

Die Bekanntgabe der Umstellungen der Rangierbereiche auf GSM-R wird über verschiedene Kommunikationswege in einem mehrstufigen Verfahren durchgeführt:

- Vorankündigung der umzustellenden Rangierbereiche (Betriebsstellen, Einführungstermine GSM-R) und der Außerbetriebnahme des analogen Rangierfunks mit einer Frist von 14 Monaten vor Fahrplanwechsel.
- Verbindliche Ankündigung der Inbetriebnahme GSM-R (Betriebsstellen, betriebliches Verfahren, Besonderheiten wie z.B. National Roaming) und der Außerbetriebnahme des analogen Rangierfunks mit einer Frist von vier Monaten.

Die Bekanntgaben erfolgen über Kundeninformationsschreiben, über die örtlichen betrieblichen Unterlagen, sowie über Internet unter der Adresse:

www.dbnetze.com/rangierfunkmigration

7.3.1.5.1.4.2 Kommunikation bei Änderung der Migrationsplanung

Bei absehbaren Abweichungen gegenüber der bekannt gegebenen Migration (Betriebsstellen, Termine, betriebliche Verfahren, Änderungen des Funknetzes) erfolgt unverzüglich ab Kenntnis der DB Netz AG eine Bekanntgabe der Änderung. Ist die Bekanntgabe nicht mit einer Frist von mindestens vier Monaten Vorlauf vor der betreffenden Inbetriebnahme möglich, wird das Benehmen mit dem betroffenen ZB oder einbezogenen EVU hergestellt.

Kann bei beabsichtigter Vorverlegung eines Inbetriebnahmetermins das Benehmen nicht hergestellt werden, geht der betreffende Rangierbereich nicht an diesem Termin in Betrieb.

7.3.1.5.2. Umweltrechtliche Genehmigung

Die Nutzung der in diesen NBN beschriebenen Serviceeinrichtungen im Rahmen der beschriebenen Funktionalitäten erfordert grundsätzlich keine gesonderten Genehmigungen. Insbesondere für Serviceeinrichtungen mit den Funktionalitäten Ab- und Bereitstellen sowie Be- und Entladung Ziffer 7.3.1.2.1 lit. b) und c) können jedoch gesonderte Genehmigungen insbesondere nach Maßgabe der 4. Bundesimmissionsschutz-Verordnung (etwa für den Umschlag gefährlicher flüssiger Abfälle) erforderlich sein. Darüber hinaus können unabhängig von förmlichen Genehmigungserfordernissen bestimmte Anforderungen an die Art und Weise des Güterumschlags (etwa: einzuhaltende Ruhezeiten, Anforderungen zur Reduzierung von Staubemissionen etc.) bestehen. Diese können je nach umzuschlagendem Gut variieren.

Der ZB oder das einbezogene EVU holt erforderliche Genehmigungen bei den zuständigen Behörden auf seine Kosten ein. Entstehen der DB Netz AG Kosten aufgrund von behördlichen Überwachungsmaßnahmen, welche durch Tätigkeiten des ZB oder des einbezogenen EVU ausgelöst worden sind, so verpflichtet sich der ZB oder das einbezogene EVU, die DB Netz AG von diesen Kosten freizustellen. Die DB Netz AG informiert den ZB oder das einbezogene EVU auf Anfrage über in Einzelfällen bestehende Anforderungen sowie über vorhandene Ausstattungen der jeweiligen Serviceeinrichtung, die ggf. ein Einholen solcher Genehmigungen nicht erforderlich machen. Ziffer 3.3.4.8 bleibt unberührt.

7.3.1.5.3. Gefährliche Güter

Die Nutzung der Serviceeinrichtungen im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter werden durch das Gefahrgutbeförderungsgesetz und der darauf basierenden Verordnungen, wie z.B. der GGVSEB (einschließlich dem RID) geregelt. Die Einhaltung der sich aus diesen Vorschriften ergebenden Verantwortlichkeiten im Zusammenhang mit der Abstellung von Zügen / Fahrzeugen bei der Nutzung von Serviceeinrichtungen der DB Netz AG obliegt allein dem EVU, soweit Verantwortlichkeiten nicht ausdrücklich dem Eisenbahninfrastrukturunternehmer zugewiesen sind. Zweifelsfälle über das Vorliegen eines Abstellens im gefahrgutrechtlichen Sinne sind unverzüglich zwischen dem ZB oder dem einbezogenen EVU und der DB Netz AG zu klären.

7.3.1.5.4. Instandhaltung; Durchführung von Baumaßnahmen

7.3.1.5.4.1. Änderungen

Die DB Netz AG wird die Verfügbarkeit von Serviceeinrichtungen in dem vereinbarten Umfang nach Maßgabe der Bestimmungen von Ziffer 7.3.1.5.4.2 nur verändern, wenn bei Abschluss des ENV-SE Maßnahmen nicht absehbar waren und dadurch die Verwirklichung des Nutzungsrechts des ZB oder des einbezogenen EVU nicht mehr als nach den Umständen unvermeidbar beeinträchtigt wird. Im Übrigen finden Veränderungen des Leistungsumfangs grundsätzlich nur jährlich zum Fahrplanwechsel und unter angemessener Berücksichtigung der Belange der betroffenen ZB oder der einbezogenen EVU statt.

7.3.1.5.4.2. Instandhaltung, Durchführung von Baumaßnahmen

Während der Laufzeit des ENV-SE ist die DB Netz AG berechtigt, alle erforderlichen Maßnahmen zur Sicherung, Erweiterung und Erneuerung der Infrastruktur in ihren Serviceeinrichtungen sowie Instandhaltungsarbeiten daran durchzuführen. Die hiermit verbundenen Einschränkungen des Leistungsumfanges sind vom ZB oder dem einbezogenen EVU hinzunehmen, wenn die Maßnahmen bei Abschluss des ENV-SE nicht absehbar waren, die Belange des ZB oder des einbezogenen EVU bei der Durchführung der Maßnahme angemessen berücksichtigt werden und die Verwirklichung des Nutzungsrechts des ZB oder des einbezogenen EVU nicht mehr als nach den Umständen unvermeidbar beeinträchtigt wird.

Für die Kommunikation zu Baumaßnahmen zwischen ZB und DB Netz AG wird das Informationssystem BAPSI (Bauinformation APS-Anlagen und Infrastrukturanschlüsse) genutzt. Das IT-Tool wird im Internet zur Verfügung gestellt unter:

www.dbnetze.com/bapsi

Das IT-Tool dient der verbindlichen Kommunikation und Darstellung zwischen dem ZB und der DB Netz AG hinsichtlich der aktuellen Baumaßnahmen in Serviceeinrichtungen.

Das dazugehörige Benutzerhandbuch wird unter demselben Link zur Verfügung gestellt.

Die Nutzungsbedingungen für das NeCo (die für BAPSI zugrundeliegende IT-Plattform) sind als **Anlage 3.4.3.1** Bestandteil dieser NBN.

7.3.1.5.4.3. Baubedingte Kapazitätseinschränkungen

Die DB Netz AG ist berechtigt, die Kapazität von Serviceeinrichtungen für größere und über einen längeren Zeitraum andauernde Baumaßnahmen mit erheblichen Auswirkungen für den Zugverkehr im Rahmen der Netzfahrplanerstellung einzuschränken. Der ZB oder das einbezogene EVU sind über die jeweiligen Maßnahmen zu informieren.

7.3.1.6 Kapazitätszuweisung

7.3.1.6.1. Anmeldung

Die Abgabe eines Angebotes zum Abschluss eines ENV-SE durch die DB Netz AG nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen sowie der NBN setzt – über die Regelungen in Ziffern 3.2.1.1 und 3.3.2.1 hinaus – Folgendes voraus:

7.3.1.6.1.1. Inhalt

Anmeldungen des ZB von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen müssen über das Anlagenportal Netz (APN) der DB Netz AG erfolgen. Die Nutzungsbedingungen für das APN sind als Anlage 7.3.1.6.1c Bestandteil dieser NBN.

Weitere Informationen zur Nutzung des APN werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/apn

Im Fall des technischen Ausfalls bzw. im Fall von Übertragungsstörungen des APN können Kapazitätsanmeldungen per E-Mail oder Fax oder auf schriftlichem Wege unter Verwendung des jeweils gültigen Anmeldeformulars (Anlage 7.3.1.6.1a oder Anlage 7.3.1.6.1b) an den unter Ziffer 1.6.1 genannten Ansprechpartner erfolgen.

Das Anmeldeformular sowie eine dazugehörige Ausfüllanleitung werden im Internet zur Verfügung gestellt unter:

www.dbnetze.com/formulare-se

7.3.1.6.1.2. Fehlende oder nicht plausible Angaben

Fehlende Angaben im Rahmen von Anmeldungen von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen fordert die DB Netz AG bei den vom anmeldenden ZB oder den vom einbezogenen EVU benannten Personen oder Stellen unverzüglich nach. Der ZB oder das einbezogene EVU hat die fehlenden Angaben innerhalb von drei Arbeitstagen nach Zugang der Aufforderung zu ergänzen. Werden die Angaben nicht innerhalb dieser Frist vom ZB oder dem einbezogenen EVU ergänzt, ist die ursprüngliche Anmeldung unwirksam und eine erneute Anmeldung erforderlich.

Die vorstehenden Regelungen gelten sinngemäß auch im Falle nicht plausibler Angaben. Nicht plausibel sind Angaben insbesondere dann, wenn die Angaben in sich widersprüchlich sind oder ähnliche Widersprüche vorliegen.

Werden über die nachgeforderten Daten hinaus weitere Angaben gemacht, die von der ursprünglichen Anmeldung abweichen, handelt es sich hierbei um eine Änderung der Anmeldung i. S. d. Ziffer 7.3.1.6.1.3.

7.3.1.6.1.3. Änderungen

Änderungen von Anmeldungen von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen sind nicht zulässig. Die Anmeldung ist neu zu stellen. Die ursprüngliche Anmeldung ist in diesem Fall unwirksam.

7.3.1.6.1.4. Zuständigkeit

Die Anmeldungen sowie Nachmeldungen nach Ziffer 7.3.1.6.1.5 lit. e) von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen sind an den regionalen Vertrieb gemäß Ziffer 1.6.1 zu richten.

Details zu den Ansprechpartnern in den Regionalbereichen der DB Netz AG werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/kontakte

7.3.1.6.1.5. Zeitlicher Bezug der Anmeldung

Der ZB kann Kapazitäten in Serviceeinrichtungen zum Netzfahrplan höchstens für die nächsten fünf aufeinanderfolgenden Netzfahrplanperioden anmelden und zugewiesen bekommen. Einschränkung kann die Zuweisung von Kapazitäten in der **Anlage 7.3.1.6.1.5** benannten Serviceeinrichtungen längstens nur für den Zeitraum der jeweils folgenden Netzfahrplanperiode erfolgen. Auch im Falle einer Zuweisung der Kapazität nach einem Höchstpreisverfahren gemäß Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. d) kann die Zuweisung längstens nur für den Zeitraum der jeweils folgenden Netzfahrplanperiode erfolgen.

Es gelten folgende Fristenregelungen:

- a) Anmeldungen im Sinne von Ziffer 7.3.1.6.1.1 für den verbleibenden Zeitraum des Netzfahrplans 2021 sind Anmeldungen des Gelegenheitsverkehrs.
- b) Anmeldungen im Sinne von Ziffer 7.3.1.6.1.1 zum Netzfahrplan 2022 (im Folgenden: Netzfahrplanverkehre) müssen zwischen dem 01.07.2021 und dem 15.08.2021 erfolgen. Anmeldungen für Netzfahrplanverkehre, die vor dem 01.07.2021 erfolgen, werden mit einem Hinweis auf den Beginn des Anmeldezeitraums zum Netzfahrplan zurückgewiesen. Wenn der ZB eine fristgemäße Anmeldung für Netzfahrplanverkehre nach dem 15.08. aufgrund eines im Vergleich zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf geänderten Trassenangebotes unverzüglich anpasst, gilt dies nicht als nach dem 15.08. eingehende Anmeldung.
- c) Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr für den Zeitraum der Netzfahrplanperiode 2021/2022 können ab dem 25.10.2021 12:00 Uhr in APN+ erfolgen.
- d) Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr sind bis spätestens 73 Stunden vor Nutzungsbeginn abzugeben. Sie werden nur im Rahmen freier Kapazitäten berücksichtigt. Wenn sie weniger als 73 Stunden vor Nutzungsbeginn bei der DB Netz AG eingehen, kann die Vergabe aus zeitlichen Gründen auch dispositiv durch das zuständige Betriebspersonal der DB Netz AG

erfolgen. Ein Anspruch auf eine dispositive Vergabe einer Kapazität in einer bestimmten Serviceeinrichtung besteht nicht.

- e) Wenn Anmeldungen für Gelegenheitsverkehre nach Ziffer 7.3.1.6.1.1 nicht oder weniger als 73 Stunden vor Nutzungsbeginn bei der DB Netz AG eingehen und die Vergabe dispositiv erfolgt (vgl. Ziffer 7.3.1.6.2), ist durch den ZB oder das einbezogene EVU dem regionalen Vertrieb der DB Netz AG im Sinne von Ziffer 1.6.1 zusätzlich unverzüglich, spätestens innerhalb von drei Werktagen nach Nutzungsbeginn, die Nutzung anzuzeigen. Eine entsprechende Anzeige ist bei Nutzungsobjekten, die durch Anlagendisponenten gemäß Ziffer 7.3.1.2.3 zugewiesen wurden, nicht erforderlich.

Abweichend von Vorstehendem können für Investitionen auf Wunsch des ZB im Sinne von Ziffer 7.3.1.4.6 Verträge abgeschlossen werden, die über fünf Netzfahrplanperioden hinaus gelten. In diesem Fall wird Ziffer 7.3.1.6.3.1 für den Zeitraum der vertraglichen Bindung nicht angewandt. Erfolgt dennoch eine konfligierende Anmeldung hat der abgeschlossene Nutzungsvertrag Vorrang im Sinne der Ziffer 7.3.1.6.3.1.2. Ziffer 7.3.1.6.3.3 bleibt unberührt.

Die Anmeldung der Nutzung von Gleisen der Funktionalität Disposition (Dispogleise) für Netzfahrplanverkehre ist gemäß Ziffer 7.3.1.2.1 lit. d) ausgeschlossen. Dispogleise können durch denselben ZB nicht für eine ununterbrochene Nutzung innerhalb einer Netzfahrplanperiode angemeldet werden. Für die Funktionalität Zuführung gilt Ziffer 7.3.1.6.1.7.

7.3.1.6.1.6. Anmeldungen für außergewöhnliche Transporte

Transporte, die wegen ihrer äußeren Abmessungen, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit besondere Anforderungen an die Serviceeinrichtungen stellen (z.B. Fahrzeugumgrenzung), bzw. nur unter besonderen technischen oder betrieblichen Bedingungen befördert werden können, gelten als außergewöhnliche Transporte (aT). Für diese hat der ZB bezogen auf die anzumeldende Kapazität vor der Anmeldung nach vorstehender Ziffer 7.3.1.6.1.1 eine „Machbarkeitsstudie aT“ nach Maßgabe der NBN zu beantragen.

7.3.1.6.1.7. Anmeldung einer Kapazität in einer Serviceeinrichtung mit der Funktionalität Zuführung

Kapazitäten mit der Funktion Zuführung (vgl. Ziffer 7.3.1.2.1.1 lit. e) sind im Sinne von Ziffer 7.3.1.6.1.1 anzumelden. Die Anmeldung dieser Kapazitäten für andere Nutzungszwecke als für die Funktion Zuführung ist zum Netzfahrplan nicht möglich. Für Anmeldungen im Gelegenheitsverkehr siehe Ziffer 7.3.1.6.3.4.

7.3.1.6.1.8. Behandlung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen, in denen Anlagendisponenten eingesetzt werden

Die DB Netz AG setzt in den unter Ziffer 7.3.1.2.3 aufgeführten Serviceeinrichtungen Anlagendisponenten ein. Für die Anmeldung und die Zuweisung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen mit Anlagendisponenten gelten nachfolgende Regelungen:

- Die Anmeldung von Kapazitäten in diesen Serviceeinrichtungen ist nach Ziffer 7.3.1.6.1.5 zum Netzfahrplan sowie zum Gelegenheitsverkehr möglich.
- Bei der Zuweisung von Nutzungsobjekten in diesen Serviceeinrichtungen zum Netzfahrplan werden die in der Liste der Serviceeinrichtungen mit dem Zusatz „AnDi-Gleis“ gekennzeichneten Gleise nicht berücksichtigt.
- Für jene Gleise, die in der Liste der Serviceeinrichtungen mit dem Zusatz „AnDi-Gleis“ gekennzeichnet sind, erfolgt im Gelegenheitsverkehr bis zu 73 Stunden vor Nutzungsbeginn keine Zuweisung.
- Ist eine Zuweisung von Nutzungsobjekten im Netzfahrplan gem. Ziffer 7.3.1.6.3.1 bzw. im Gelegenheitsverkehr gem. Ziffer 7.3.1.6.3.2 und Ziffer 7.3.1.6.3.3 nicht möglich, wird auf die Möglichkeit der Anmeldung von Kapazitäten in den „AnDi-Gleisen“ im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs innerhalb von 73 Stunden vor Nutzungsbeginn hingewiesen.

- Im Gelegenheitsverkehr innerhalb von 73 Stunden vor Nutzungsbeginn übernimmt der Anlagendisponent die Zuweisung von Nutzungsobjekten sowie die Koordination von Nutzungen für die gesamte Serviceeinrichtung. Für die Zuweisung stehen auch die „AnDi-Gleise“ in der Serviceeinrichtung zur Verfügung. Die Zuweisung erfolgt gem. Ziffer 7.3.1.2.3. Der Vertragsabschluss erfolgt gemäß Ziffer 7.3.1.6.2.

Die Liste der Serviceeinrichtungen wird im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/serviceeinrichtungen

Dem ZB oder einbezogenen EVU steht für alle Serviceeinrichtungen mit Anlagendisponenten optional die Anwendung AnDi-IT Tool zur Verfügung. Das Andi IT-Tool wird im Internet zur Verfügung gestellt unter:

www.dbnetze.com/andi

Das AnDi-Tool dient der besseren Kommunikation und Darstellung zwischen dem ZB und dem Anlagendisponenten; z.B. hinsichtlich der vom ZB aktuell abgestellten Züge.

Die Nutzungsbedingungen für das NeCo sind als Anlage 3.4.3.1 Bestandteil dieser NBN.

Das dazugehörige Benutzerhandbuch wird im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/neco

7.3.1.6.1.9. Kapazitäten, die für den Eigenbedarf benötigt werden

Die DB Netz AG benötigt Infrastruktur für eigene Zwecke (Eigenbedarf). Dazu gehören Notfallvorsorge (insbesondere Vorhaltung von Rettungszügen), Sicherstellung des Regelbetriebes (insbes. Vorhaltung von Schneeräumfahrzeugen) und Baulogistik (insbes. Vorhaltung von Baufahrzeugen, Baumaterial und Bauabfall).

Die Infrastruktur für den Eigenbedarf DB Netz wird in der Liste der Serviceeinrichtungen der DB Netz AG (Ziffer 1.5.3) gesondert ausgewiesen. Hierbei wird zwischen langfristigem Eigenbedarf und sonstigem Eigenbedarf unterschieden. Dem langfristigen Eigenbedarf unterliegen dabei Gleise, die für Notfallvorsorge, Sicherstellung des Regelbetriebes sowie für die in langfristigen Verträgen festgelegten Baulogistikzwecke benötigt werden. Dem sonstigen Eigenbedarf unterliegen Gleise, die für Baumaßnahmen benötigt werden, welche voraussichtlich in der Netzfahrplanperiode 2022 beginnen und / oder enden werden.

Der sonstige Eigenbedarf kann für einen Zeitraum von bis zu vier weiteren Jahren im Voraus festgelegt werden.

1. Kapazitäten in Serviceeinrichtungen, die in der Liste der Serviceeinrichtungen mit Baulogistik lang", "Sicherstellung Betrieb" oder "Notfallvorsorge" „gekennzeichnet sind, fallen unter den langfristigen Eigenbedarf der DB Netz und können durch die ZB im Netzfahrplan nicht angemeldet werden. Die Zuweisung im Gelegenheitsverkehr ist im Rahmen einer Nebennutzung nach Ziffer 7.3.1.6.3.3 möglich.
2. Kapazitäten in Serviceeinrichtungen, die in der Liste der Serviceeinrichtungen mit "Baulogistik kurz" gekennzeichnet sind, fallen unter den sonstigen Eigenbedarf der DB Netz und können durch die ZB im Netzfahrplan nicht angemeldet werden. Diese Gleise werden jedoch zur Herstellung einer einvernehmlichen Konfliktlösung im Koordinierungsverfahren mitberücksichtigt. Ebenfalls möglich ist die Anmeldung und Zuweisung im Gelegenheitsverkehr.

Einzelnutzungsverträge für Kapazitäten in Serviceeinrichtungen, die die DB Netz AG für den Eigenbedarf benötigt, stehen unter der auflösenden Bedingung, dass das jeweilige Gleis zum Zweck der Baulogistik für Fahrzeuge / Wagen oder den Baubetrieb (Eigenbedarf DB Netz) benötigt wird. Die DB Netz AG wird den ZB mit einem Vorlauf von mindestens 21 Tagen schriftlich

über den Eintritt der auflösenden Bedingung informieren. Das Entgelt richtet sich nach den für diese Gleise jeweils ausgewiesenen Funktionalitäten und Produktkategorien.

7.3.1.6.2. Zustandekommen des ENV-SE durch Weisung

Abweichend von vorgenannter Ziffer 7.3.1.6.1 kommt ein ENV-SE auch ohne vorherige Anmeldung zustande, wenn und soweit der ZB oder das einbezogene EVU auf Grund einer Weisung des Anlagendisponenten nach Ziffer 7.3.1.2.3 oder einer sonstigen betrieblichen Weisung der DB Netz AG ein oder mehrere Nutzungsobjekte nutzt.

7.3.1.6.3. Zuweisung von Nutzungsobjekten in Serviceeinrichtungen

Anmeldungen von Kapazitäten in einer Serviceeinrichtung sind sowohl zum Netzfahrplan als auch zum Gelegenheitsverkehr möglich. Soweit in diesen NBN nicht anders bestimmt, weist die DB Netz AG dem ZB und/oder dem einbezogenen EVU auf Grundlage der Anmeldung ein Nutzungsobjekt innerhalb der Serviceeinrichtung zu, indem sie dem ZB bzw. einbezogenen EVU den Abschluss eines ENV-SE über ein Nutzungsobjekt anbietet (nachfolgend: Zuweisung des Nutzungsobjektes). Im Hinblick auf das Verhältnis der Anmeldung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen zu der Zuweisung von Nutzungsobjekten gilt Folgendes:

- a) Der in der Anmeldung angegebene Nutzungszweck sowie die angegebene Produktkategorie (vgl. Ziffer 7.3.1.2.1.2) sind für die Zuweisung verbindlich.
- b) Für die Zuweisung gilt ein standardisierter Vergabeprozess, insbesondere, wenn Anmeldungen miteinander konkurrieren (und hierfür im Rahmen eines Koordinierungsverfahrens gemäß Ziffer 7.3.1.6.3.1.1 keine Lösung gefunden werden kann).
- c) Nach der Zuweisung von Nutzungsobjekten wird ein ENV-SE mit dem ZB und/oder dem einbezogenen EVU für das konkrete Nutzungsobjekt geschlossen.
- d) Das vertraglich vereinbarte Nutzungsentgelt ergibt sich aus der Produktkategorie des zugewiesenen Nutzungsobjektes und der Nutzungsdauer.
- e) Für vom Anlagendisponenten disponierte Kapazitäten gelten abweichende Regelungen zu Vergabe, ENV-SE und Entgeltbildung.
- f) Die DB Netz AG weist bis spätestens 15.10. jeden Jahres das jeweilige Nutzungsobjekt zu oder spricht eine Ablehnung aus. Angebote der DB Netz AG können vom ZB oder einbezogenen EVU nur innerhalb von fünf Arbeitstagen angenommen werden. Nach der Zuweisung von Nutzungsobjekten wird ein ENV-SE mit dem ZB und/oder dem einbezogenen EVU für das konkrete Nutzungsobjekt geschlossen.
- g) Nach vorheriger Zustimmung des Zugangsberechtigten ist jedoch die Zuweisung eines Nutzungsobjektes mit anderer Funktionalität und/oder aus einer anderen Produktkategorie möglich. Innerhalb der angemeldeten Funktionalität und Produktkategorie kann die DB Netz AG auch ein anderes als das angemeldete Gleis zuweisen.

7.3.1.6.3.1. Netzfahrplan

Das Konfliktlösungsverfahren im Netzfahrplan gliedert sich in das Koordinierungs- und Entscheidungsverfahren.

Im Rahmen dieser Verfahren sollen Unterlagen vorliegen, die geeignet sind, den Inhalt und den Umfang von Konflikten näher zu bestimmen und etwaige Konfliktlösungsmöglichkeiten zu ermitteln (zum Beispiel Nachweis der notwendigen Folge einer Zugtrasse, Betriebsprogramme, Gleisbelegungspläne, Trassenangebote). Kommt aufgrund fehlender Unterlagen ein Koordinierungsergebnis nicht zustande, fordert die DB Netz AG die ausstehenden Unterlagen im Koordinierungsprotokoll nach. Die Unterlagen sind innerhalb 1 Arbeitstages einzureichen. Zum Nachweis der notwendigen Folge einer Zugtrasse vgl. Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. a).

7.3.1.6.3.1.1 Koordinierungsverfahren

Liegen zum Netzfahrplan Anmeldungen über zeitgleiche, nicht miteinander zu vereinbarende Nutzungen vor, wird die DB Netz AG durch Verhandlungen mit den ZB im Koordinierungsverfahren auf eine einvernehmliche Lösung hinwirken. Grundlage für die Bestimmung des Konflikts ist die

angemeldete Funktionalität und Produktkategorie in der jeweiligen Serviceeinrichtung, bzw. die betroffene Zusatzausstattung, wenn es ausschließlich um die gleichzeitige Nutzung dieser Zusatzausstattung geht.

In die Koordinierung werden erforderlichenfalls auch bestehende Einzelnutzungsverträge einbezogen und die Vertragsinhaber gebeten, wegen möglicher Nebennutzungen an der Koordinierung teilzunehmen.

Die Verhandlungsdauer soll 14 Tage nicht übersteigen.

7.3.1.6.3.1.2 Entscheidungsverfahren

Kommt eine Einigung im Koordinierungsverfahren nicht zustande, wird ein Entscheidungsverfahren durchgeführt. Die DB Netz AG wird die Anmeldungen zum Netzfahrplan im Entscheidungsverfahren in der in Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. a) bis d) beschriebenen Reihenfolge berücksichtigen:

Maßgeblich für die Durchführung des Entscheidungsverfahrens ist das konfliktbehaftete angemeldete „Wunschgleis“ (vergleiche Anlage 7.3.1.6.1a).

Beschränkt sich der Konflikt ausschließlich auf die gleichzeitige Nutzung einer Zusatzausstattung, werden Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. a.) bis c) entsprechend angewandt. Hierbei ist neben der Zusatzausstattung das gemäß Ziffer 7.3.1.1.1.4 örtlich zugehörige Gleis maßgeblich.

Ist nach Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. a) bis c) keine Entscheidung möglich, erfolgt ein Höchstpreisverfahren entsprechend Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. d) ausschließlich für die Zusatzausstattung.

- a) Anmeldungen, die notwendige Folge einer Zugtrasse sind und der in Ziffer 7.3.1.1 ausgewiesenen Funktionalität entsprechen, wird bei der Vergabe Vorrang gewährt. Die Folge einer Zugtrasse liegt vor, wenn ein zeitlicher Zusammenhang der beabsichtigten Nutzung zu einer Zugtrasse besteht.
 - Dieser ist bei den Funktionalitäten Zugbildung und -auflösung gemäß Ziffer 7.3.1.2.1 lit. a) und Be- und Entladungen gemäß Ziffer 7.3.1.2.1 lit. c) dann gegeben, wenn die Nutzung im Zeitraum von 24 Stunden vor oder nach einer vertraglich vereinbarten Zugtrasse erfolgt.
 - Bei der Funktionalität Ab- und Bereitstellung gemäß Ziffer 7.3.1.2.1 lit. b) liegt ein zeitlicher Zusammenhang zu einer Zugtrasse vor, wenn entweder die Nutzung nach Einfahrt des Zuges zur dauerhaften Abstellung dient oder im Zeitraum von 24 Stunden vor oder nach einer vertraglich vereinbarten Zugtrasse erfolgt.

Der ZB hat auf Anfrage der DB Netz AG anhand seines Betriebsprogramms auf Grund der geschlossenen Einzelnutzungsverträge über die Nutzung von Trassen bzw. in anderer geeigneter Weise gegenüber der DB Netz AG darzustellen, dass die Nutzung in zeitlicher und räumlicher Hinsicht notwendige Folge einer vereinbarten Zugtrasse ist.

- b) Ist eine Entscheidung nach Maßgabe von vorstehender lit. a) nicht möglich, werden die jeweiligen Entgelte für den jeweils angemeldeten Nutzungszeitraum innerhalb der Netzfahrplanperiode für die konfliktbehaftete angemeldete Kapazität einschließlich etwaiger hierfür mit angemeldeter Zusatzausstattungen gegenübergestellt und derjenigen Anmeldung Vorrang eingeräumt, für die das höhere Entgelt zu erzielen ist. Bei der Gegenüberstellung werden Entgeltnachlässe nicht berücksichtigt.
- c) Ist eine Entscheidung nach Maßgabe von vorstehender lit. b) nicht möglich, wird den Anträgen auf solche Nutzungen Vorrang gewährt, für die keine tragfähige Alternative vorhanden ist.
- d) Ist eine Entscheidung nach Maßgabe von vorstehender lit. c) nicht möglich, wird die DB Netz AG zeitgleich die ZB auffordern, innerhalb von fünf Arbeitstagen ein Nutzungsentgelt anzubieten, das über dem Nutzungsentgelt liegt, welches auf der Grundlage der jeweils gültigen Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG zu zahlen wäre. Die Angebote sind ausschließlich der Bundesnetzagentur in der genannten Frist zuzuleiten. Die

Bundesnetzagentur informiert die DB Netz AG über die Ergebnisse. Die DB Netz AG wird den betroffenen Zugangsberechtigten mit der Aufforderung zur Angebotsabgabe mitteilen, in welcher Form die Abgabe des Angebots zu erfolgen hat. Die Bundesnetzagentur wird parallel mit den ZB über die Einleitung des Höchstpreisverfahrens informiert. Es wird dem Angebot Vorrang gewährt, das den höchsten Umsatz in der Netzfahrplanperiode erzielt. Nimmt der ZB, der das höchste Nutzungsentgelt angeboten hat, das Angebot zum Abschluss eines ENV-SE nicht an, erfolgt die Zuweisung an denjenigen der verbliebenen bietenden ZB, der das nächsthöhere Nutzungsentgelt angeboten hat. Verbleibt nur noch ein bietender ZB oder wurde von vornherein lediglich ein Angebot abgegeben, so erfolgt die Zuweisung an diesen ZB auf Basis der Entgeltberechnung nach Ziffer 7.3.1.4.1 ff..

Vergleiche zusätzlich Ziffer 7.3.1.6.1.5.

7.3.1.6.3.2. Gelegenheitsverkehr

Im Gelegenheitsverkehr können die nach Ziffer 7.3.1.6.3.1 nicht gebundenen Kapazitäten zugewiesen werden. Für die vertraglich gebundenen Kapazitäten gilt Ziffer 7.3.1.6.3.3. Liegen im Gelegenheitsverkehr Anmeldungen über zeitgleiche, nicht miteinander zu vereinbarende Nutzungen vor, entscheidet die Reihenfolge des Eingangs der Anmeldung.

7.3.1.6.3.3. Nebennutzung

Die DB Netz AG vermarktet Nutzungsobjekte zur Nebennutzung, die aufgrund eines (ggf. auch langlaufenden) ENV-SE einem ZB oder einem einbezogenen EVU (Hauptnutzer) zustehen und von diesen auf Anfrage der DB Netz AG als nicht benötigt gemeldet wurden.

7.3.1.6.3.4. Nutzungsobjekte mit der Funktionalität Zuführung

Nutzungsobjekte mit der Funktionalität Zuführung werden für andere Nutzungszwecke nur dann angeboten, wenn diese Nutzungsobjekte für den angemeldeten Zeitraum nicht für den Nutzungszweck Zuführung benötigt werden. Die Zuweisung erfolgt insoweit unter der auflösenden Bedingung, dass die Kapazität in dem Nutzungszeitraum für den Nutzungszweck Zuführung benötigt wird.

7.3.1.6.3.5. Kapazitätsfreimeldung

Der ZB oder das einbezogene EVU verpflichtet sich, nicht benötigte Nutzungsobjekte als freie Kapazitäten auf Anfrage der DB Netz AG zu melden.

7.3.1.6.4. Zustandekommen des ENV-SE

Der ENV-SE kommt durch die Annahme des von der DB Netz AG unterbreiteten Angebots zustande. Die Annahme muss schriftlich oder elektronisch erfolgen, es sei denn, die NBN enthalten hierzu besondere Bestimmungen (vgl. Ziffer 7.3.1.6.2). Das Angebot kann nur innerhalb von fünf Arbeitstagen angenommen werden.

7.3.2 Personenbahnhöfe

Die DB Netz AG betreibt keine Personenbahnhöfe.

Informationen zu Zugang und Nutzung der Personenbahnhöfe/Verkehrsstationen

- der DB Station&Service AG werden im Internet zur Verfügung gestellt:
www.dbnetze.com/stationsnutzung
- der RNI werden im Internet zur Verfügung gestellt:
www.deutschebahn.com/regionetz

7.3.3 Terminals und Laderampen für den Güterverkehr

Die DB Netz AG betreibt keine Güterverkehrsterminals. Für die Nutzung von Laderampen der DB Netz AG siehe die Ausführungen unter Ziffer 7.3.1 bis Ziffer 7.3.1.6.3.4.

7.3.4 Rangierbahnhöfe und Zugbildungseinrichtungen einschließlich Rangiereinrichtungen

Für die von der DB Netz AG betriebenen Rangierbahnhöfe und Zugbildungseinrichtungen gilt Ziffer 7.3.1. bis Ziffer 7.3.1.6.3.4.

7.3.5 Abstellgleise

Für die Nutzung von Abstellgleisen der DB Netz AG siehe die Ausführungen unter Ziffer 7.3.1 bis Ziffer 7.3.1.6.3.4.

7.3.6 Wartungseinrichtungen

Für die Nutzung von Wartungseinrichtungen der DB Netz AG gelten die BfW, die nicht Bestandteil dieser NBN sind. Diese werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/bfw

7.3.7 Andere technische Einrichtungen einschließlich Reinigungs- und Wascheinrichtungen

Für die Nutzung von Innenreinigungsanlagen vgl. Ziffer 7.3.1.2.4.8.

7.3.8 See- und Binnenhäfen

Die DB Netz AG betreibt keine See- und Binnenhäfen.

7.3.9 Hilfseinrichtungen

Für die Nutzung von Hilfseinrichtungen der DB Netz AG siehe die Ausführungen unter Ziffer 7.3.1 bis Ziffer 7.3.1.6.3.4.

7.3.10 Tankanlagen

Die DB Netz AG betreibt keine Tankanlagen.