

Regionale öffentliche Bahn Altshausen – Pfullendorf Räuberbahn

Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege

Besonderer Teil (SNB-BT)

Stand: 17. Aug. 2017

Hinweis:

Inhaltliche Änderungen gegenüber der vorherigen Version der SNB-BT sind grün markiert.

Stadt Pfullendorf
Eigenbetrieb „Regionale öffentliche Bahn der Stadt Pfullendorf“
Kirchplatz 1
D-88630 Pfullendorf

www.pfullendorf.de
eisenbahn@stadt-pfullendorf.de

Bearbeitung: Frank v. Meißner (Eisenbahnbetriebsleiter)

Verzeichnis der Abkürzungen

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
BT	Besonderer Teil
bzw.	beziehungsweise
DAT	Dienstanweisung für Triebfahrzeugführer
DB	Deutsche Bahn AG
e. V.	eingetragener Verein
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
ESBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
ff.	fort folgende
FFS	Funkfernsteuerung
gem.	gemäß
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
HPfIG	Haftpflichtgesetz
i.V.m.	in Verbindung mit
Lü	Lademaßüberschreitung
NBS	Nutzungsbestimmungen der Serviceeinrichtungen
Nr.	Nummer
öBI	örtlicher Betriebsleiter
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
Ril	Richtlinie
S.	Seite
SNB-AT	Schienennetz-Benutzungsbedingungen der RB Pfullendorf – Allgemeiner Teil
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
Strebu	Angaben zum Streckenbuch
TEIV	Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
Tfz	Triebfahrzeug
usw.	und so weiter
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
ZB	Zugangsberechtigte(r)
z. B.	zum Beispiel

Vorbemerkungen	5
1. Art des Schienenweges / Infrastrukturbeschreibung.....	5
2. Zugang zur Infrastruktur und Ablauf des Trassenzuweisungsverfahrens	6
2.1 Begriff, Qualität und Ausstattung der Eisenbahninfrastruktur	6
2.2 Vertragspflicht	7
2.2.1 Infrastrukturnutzungsvertrag	7
2.2.2 Einzelnutzungsvertrag.....	7
2.2.3 Subunternehmer	7
2.2.4 Dampfzugfahrten.....	8
2.2.5 Gefahrgut	8
2.3 Antragstellung/Trassenanmeldung.....	9
2.4 Fristen für Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen.....	10
2.5 Grundsätze für Änderungen und Stornierung von Trassen	10
2.6 Rahmenverträge.....	10
2.7 Sicherheitsleistungen	10
3 Leistungen der RB Pfullendorf	10
3.1 Eigenschaften der Infrastruktur	10
3.2 Betriebszeiten.....	11
3.3 Außergewöhnliche Transporte	11
3.4 Instandhaltung der Infrastruktur, Durchführung von Baumaßnahmen.....	11
3.5 Informationswege (zu Ziffer 5.2 der SNB-AT).....	12
4. Rechte und Pflichten der Vertragsparteien	12
4.1 Grundsatz.....	12
4.2 Anforderungen an das Personal des EVU.....	12
4.3 Anforderungen an Fahrzeuge.....	12
4.4 Regelung des Informationsaustausches	13
4.5 Notfallmanagement	13
4.6 Haftung.....	13
5. Entgeltgrundsätze	13
5.1 Trassennutzung.....	13
5.2 Sonderleistungen	14
5.3 Trassenstudien und Trassenanträge sowie Anträge gem. § 51 Abs. 3 ERegG....	14

5.4 Leistungsabhängige Anreizkomponente	14
5.5 Stornierung bestellter Zugtrassen	15
6. Sonstiges	15
6.1 Veröffentlichung und Stellungnahmeverfahren.....	15
6.2 Ansprechpartner	15

Anlagen

Anlage 1	Preiskatalog (Trassen-, Stations- und Anlagenpreise sowie Preise für Sonderleistungen)
Anlage 2	Netzzugangsrelevante Regelwerke
Anlage 3	Vordruck „Trassenanmeldeformular“ (bleibt vorerst frei)

Vorbemerkungen

Mit den Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) veröffentlicht die Regionale öffentliche Bahn Altshausen – Pfullendorf – im folgenden „RB Pfullendorf“ oder „RB Pfu“ genannt – die Benutzungsbedingungen für zu erbringende Leistungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen / Zugangsberechtigte. Die Benutzungsbedingungen teilen sich auf wie folgt:

- Schienennetz-Benutzungsbedingungen – Allgemeiner Teil (SNB-AT)
- Schienennetz-Benutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT).

Die SNB-AT entsprechen einer Empfehlung des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen und regeln die allgemeinen Geschäftsbedingungen zwischen der RB Pfullendorf und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) / Zugangsberechtigten (ZB). Die nachfolgenden SNB-BT ergänzen die SNB-AT um unternehmensspezifische Geschäftsbedingungen

1. Art des Schienenweges / Infrastrukturbeschreibung

Die Stadt Pfullendorf betreibt die 24,6 km lange Bahnstrecke von Altshausen nach Pfullendorf als öffentliche, nicht elektrifizierte, eingleisige Nebenbahnstrecke in Regelspurweite, die nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) betrieben wird.

Die Strecke unterteilt sich in folgende VZG-Streckenabschnitte:

- Strecke 4551: Altshausen = Bkm 0,000 bis Streckenwechsel = Bkm 23,500
- Strecke 4333: Pfullendorf Stadtgarten = Bkm 16,420 bis Streckenwechsel = Bkm 17,570.

Folgende Bahnhöfe / Haltepunkte können derzeit bzw. in naher Zukunft für den Personenverkehr genutzt werden (nutzbare Bahnsteiglänge: ca. 50 m):

- Altshausen
- Hoßkirch-Königseggwald - Inbetriebnahme 2018/2019 geplant
- Ostrach
- Burgweiler
- Pfullendorf Stadtgarten

Für den Güterverkehr bieten wir folgende Möglichkeiten an:

- Altshausen: Dort stehen diverse Nebengleise und eine Ladestraße (Horizontalumschlag) zur Verfügung.
- Hoßkirch-Königseggwald: Verlademöglichkeit am durchgehenden Hauptgleis möglich.
- Ostrach: Diverse Nebengleise mit Verlademöglichkeit (Horizontalumschlag). Bei Bedarf Wiederinbetriebnahme eines Gleises mit Kopframpe möglich.
- Burgweiler: Lagerplatz und Verlademöglichkeit (Horizontalumschlag) am durchgehenden Hauptgleis möglich.

In Altshausen besteht Übergang zum Streckennetz der DB Netz AG (VzG-Strecke 4550 Sigmaringen – Herbertingen – Aulendorf – Leutkirch).

Technische Informationen:

- Betrieb in Anlehnung an die Regeln des Stichstreckenblock **nach Richtlinie 408**: Es darf sich immer nur ein Zug auf der Strecke befinden (Einzug-Betrieb);
- **Zuständiger Fahrdienstleiter**: Altshausen (DB)
- **Streckenklassen**:
 - CE (Radsatzlast 20 t, Meterlast 8,0 t/m) im Abschnitt Altshausen – Burgweiler,
 - C2 (Radsatzlast 20 t, Meterlast 6,2 t/m) im Abschnitt Burgweiler – Pfullendorf;
 - bei Überschreitung der Radsatzlasten besteht ggf. die Möglichkeit entgeltpflichtig eine Bza zu beantragen
- **Höchstgeschwindigkeit**: überwiegend 50 km/h
- **Bremsweg**: 400 m
- **Zugbeeinflussungsanlagen**: Strecke mit PZB ausgestattet
- **Telekommunikationsanlagen**: Die Strecke Altshausen (ausschließlich) - Pfullendorf ist nicht mit GSM-R-Streckenfunk oder Fernsprecher ausgerüstet. Alle Züge sind mit einem GSM-Mobiltelefon auszurüsten (näheres siehe Angaben zum Streckenbuch)!

Ein Entfernungsanzeiger ist Bestandteil der „Übersicht der Trassen-, Stations- und Anlagenpreise sowie Preise für Sonderleistungen“ (Anlage zu diesen SNB).

Besonderheiten für die Betriebsdurchführung:

- Diverse Bahnübergänge sind durch Posten zu sichern.
- Fahrten mit eingeschränkter Streckenkenntnis oder ohne Ortskenntnis sind nicht zulässig. Auf Wunsch wird ein Lotse vermittelt (ohne Anspruch).
- Es werden keine Brandschutzstreifen unterhalten. Daher sind besondere Vorsichtsmaßnahmen bei Einsatz von Dampflokomotiven zu treffen (siehe weiter unten).

Weitere technische Informationen sowie Besonderheiten für die Betriebsführung werden stets aktuell unter www.pfullendorf.de >> Wirtschaft >> Eisenbahninfrastruktur >> Beschreibung der Strecke dargestellt.

2. Zugang zur Infrastruktur und Ablauf des Trassenzuweisungsverfahrens

2.1 Begriff, Qualität und Ausstattung der Eisenbahninfrastruktur

Eisenbahninfrastruktur im Sinne der **Anlage 1 (zu § 1 Abs. 5) ERegG** umfasst die Betriebsanlagen der RB Pfu. Betreiber der Schienenwege ist die RB Pfu, die den Betrieb, den Bau und die Unterhaltung der Schienenwege zum Gegenstand hat.

Qualität und Ausstattung der Eisenbahninfrastruktur bestimmt im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften allein die RB Pfullendorf. Die RB Pfullendorf ist insbesondere berechtigt, Qualität und Ausstattung der Eisenbahninfrastruktur jederzeit zu modifizieren. Bestehende vertragliche Verpflichtungen über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur bleiben hiervon unberührt.

2.2 Vertragspflicht

2.2.1 Infrastrukturnutzungsvertrag

Die Infrastruktur der RB Pfullendorf darf nur nach Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages zwischen der RB Pfullendorf und dem EVU/Zugangsberechtigten befahren werden. Dieser Infrastrukturnutzungsvertrag regelt die in diesen SNB dargestellten Rechte und Pflichten des EVU/Zugangsberechtigten und der RB Pfullendorf.

Ist der Besteller der Trasse ein Zugangsberechtigter im Sinne des AEG, der kein EVU ist, so müssen sowohl der Zugangsberechtigte als auch das von ihm beauftragte EVU einen Infrastrukturnutzungsvertrag abschließen.

Der Infrastrukturnutzungsvertrag stellt keinen Rahmenvertrag im Sinne [des § 49 ERegG](#) bzw. Punkt 3.6 der SNB-AT dar.

Im Infrastrukturnutzungsvertrag zwischen der RB Pfullendorf und dem EVU werden im Interesse einer erleichterten Bearbeitung von Trassenanträgen lediglich die Anerkennung der SNB der RB Pfullendorf sowie die Haftung, generelle Vorgehensweisen usw. geregelt. Der Infrastrukturnutzungsvertrag bezieht sich nicht auf konkrete Trassen und ist an sich nicht mit Geldflüssen gekoppelt.

2.2.2 Einzelnutzungsvertrag

Der Nutzungsvertrag über die jeweils konkrete Nutzung – nachfolgend Einzelnutzungsvertrag – zwischen der RB Pfullendorf und dem EVU/Zugangsberechtigten kommt wie folgt zustande:

- a) Im Falle eines Antrages auf Zuweisung von Zugtrassen zum **Netzfahrplan** durch die fristgerechte und schriftliche Annahme des Angebots durch das EVU/den Zugangsberechtigten
- b) Im Falle eines Antrages auf Zuweisung von Zugtrassen zum **Gelegenheitsverkehr** durch die schriftliche und fristgerechte Annahme des Angebots durch das EVU/den Zugangsberechtigten, spätestens jedoch durch die Übergabe der Fahrplanunterlagen.

Mit Abschluss des Einzelnutzungsvertrages wird dem EVU/Zugangsberechtigten das Nutzungsrecht an den Zugtrassen im vertraglich vereinbarten Umfang eingeräumt. Ein Nutzungsanspruch des EVU/Zugangsberechtigten besteht erst ab dem vertraglich vorgesehenen ersten Verkehrstag.

2.2.3 Subunternehmer

Der Einsatz von Subunternehmern durch das EVU ist nach Anmeldung bei der RB Pfullendorf gestattet. Die Anmeldung eines Subunternehmers ist bei der Antragstellung auf Zuweisung von Trassen – im folgenden vereinfachend Trassenanträge oder Trassenanmeldungen genannt – vorzunehmen. Sollte ein Subunternehmer nicht in seinem eigenen Namen mit der RB Pfullendorf einen Infrastrukturnutzungsvertrag abgeschlossen haben, so ist dieser Zug im Rahmen dieses Vertrages ein Zug des die Trasse bestellenden EVU im Sinne des § 278 BGB.

Das die Trasse beantragende EVU bzw. seine Versicherung übernimmt für den jeweiligen Subunternehmer die Haftung als EVU. Das EVU weist der RB Pfullendorf analog zum Punkt 2.2 der SNB-AT die Übernahme derartiger Risiken durch seine Haftpflichtversicherung nach.

2.2.4 Dampfzugfahrten

Beim Einsatz von Dampflokomotiven können Restriktionen erforderlich sein. Diese werden besonders hinsichtlich des Brandschutzes sowie der technischen Behandlung und Ausrüstung der Dampflokomotiven für den Einzelfall festgelegt.

Im Falle der Durchführung von Dampfzugfahrten weist das EVU der RB Pfullendorf – analog der gemäß Punkt 2.2 der SNB-AT geltenden Vorschriften – im Zuge seiner Trassenanmeldung auch den Abschluss einer Haftpflichtversicherung zur Abdeckung eventuell aus Funkenflug entstehender Schäden nach.

Bei Dampfzugfahrten sind geeignete Maßnahmen zu treffen, um unerwünschte Brände auf der Infrastruktur zu vermeiden. Beim Brandrisiko sind zwischen den Dampflokomotiven mit Rostfeuerung, Öl- und Gasfeuerung und Kohlenstaubfeuerung zu unterscheiden. Das EVU darf grundsätzlich keine Dampfzugfahrten mit Rostfeuerung an Tagen durchführen, an denen der internationale Waldbrandgefahrenindex des Deutschen Wetterdienstes (DWD) mit der Warnstufe 5 für den vorgesehenen Streckenabschnitt angegeben wird. Informationen zu den aktuellen Warnstufen stehen auf der Internetseite des DWD zur Verfügung: www.dwd.de/DE/leistungen/waldbrandgef/waldbrandgef

2.2.5 Gefahrgut

Beabsichtigt das EVU oder der Zugangsberechtigte, Gefahrgut im Sinne der GGVSEB / RID zu transportieren, ist dies bei der Trassenanmeldung (siehe 2.3 der SNB-BT) anzugeben.

Der Transport von gefährlichen Gütern wird durch das Gefahrgutbeförderungsgesetz und der darauf basierenden Verordnungen wie z. B. der GGVSEB (einschließlich dem RID) geregelt. Ergänzend zu den gesetzlichen Regelungen gelten folgende Bestimmungen:

Die Wagenlisten von Zügen mit Gefahrgut sind jeweils vor Abfahrt des Zuges an die Betriebsleitung unter „eisenbahn@stadt-pfullendorf.de“ zuzusenden. Die Wagenlisten müssen alle Angaben zur Reihung des Zuges und insbesondere zu den transportierten Gefahrstoffen in Spalte 10 wie folgt beinhalten:

- die vierstellige UN-Nummer, der die Buchstaben UN vorangestellt sind,
- die Buchstaben „LQ“, wenn begrenzte Mengen befördert werden
- die Nummer der Gefahrenzettelmuster, der die Buchstaben „Gef“ vorangestellt werden,
- bei leeren oder beladenen Wagen mit Anschrift „Chlor“ der Eintrag „Chlor“
- zusätzlich die Verpackungsgruppe (Bestimmung nach 1.10.5)

Das EVU hat Sicherungspläne nach Abschn. 1.10.3.2 RID aufzustellen und auf Verlangen des EIU dem EIU vorzulegen. Insbesondere hat das EVU für eine vorschriftgemäße Überwachung nach RID Sorge zu tragen. Dies muss durch ausreichende Kontrollen entsprechend geschulter Mitarbeiter des EVU, oder vom EVU beauftragte geschulte Auftragnehmer erfolgen, welche die Wagen regelmäßig auf eventuell austretende Stoffe sowie auf unerwünschte Manipulationen / Eingriffe durch Dritte überprüfen, um so das Risiko einer Kontamination oder Gefährdung der Allgemeinheit möglichst gering zu halten.

Das Abstellen beladener Transportmittel mit Gefahrgut (d.h. Wagen, Großcontainer, Tankcontainer (auch ortsbewegliche Tanks), Gas-Container mit mehreren Elementen oder Straßenfahrzeuge mit Großzetteln (Placards) nach Muster 2.1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 oder 5.2 oder Straßenfahrzeuge, für die im Beförderungspapier angegeben ist, dass sie Versandstücke mit Gefahrzetteln nach Muster 2.1, 3, 4.1, 4.3, 5.1 oder 5.2 enthalten) oder ungereinigter, leerer Kesselwagen / Druckkesselwagen auf dem Streckennetz des EIU ist untersagt. Ausgenommen ist die zeitweise, unmittelbare Bereitstellung für den Wechsel der Beförderungsart oder des Beförderungsmittels (Umschlag) jeweils vor / nach einer Zugfahrt; das EVU / der Zugangsberechtigte haben für eine solche zeitweise Abstellung entsprechende Sicherungsmaßnahmen – idealerweise eine regelmäßige Bestreifung durch unterwiesenes Personal – zu ergreifen.

Bei Gefahrguttransporten kann die RB Pfullendorf analog der Ziffer 2.2 der SNB-AT auch den Nachweis einer Haftpflichtversicherung zur Abdeckung eventuell aus der Emission von Gefahrgütern entstehender Schäden verlangen.

2.3 Antragstellung/Trassenanmeldung

Die Konstruktion von Trassen und deren Zuweisung erfolgt auf Basis von Trassenanmeldungen. Um eine Trasse zu konstruieren bedarf es konkreter Angaben (Fahrzeugeinsatz, Verkehrszeitraum, Fahrtverlauf etc.) seitens des Zugangsberechtigten.

Die Tassenanmeldungen haben, für Regelverkehrsleistungen im Zuge des Netzfahrplans gleichermaßen wie für Gelegenheitsverkehre, in schriftlicher Form zu erfolgen. Die Antragstellung auf Zuweisung von Trassen erfolgt formlos bei der Stadt Pfullendorf unter folgender E-Mail-Adresse: eisenbahn@stadt-pfullendorf.de

Dabei sind folgende Pflichtangaben erforderlich:

- Datum der Fahrt(en)
- gewünschte Abfahrten in Altshausen bzw. in Pfullendorf
- Zwischenhalte
- Höchstgeschwindigkeit
- Eingesetzte Triebfahrzeuge, inkl. deren Stellung im Zugverband
- Radsatzlast und Last je Längeneinheit der Triebfahrzeuge (Achsen- und Meterlast)
- Wagenzuggewicht, Gesamtzuggewicht, erforderliche Streckenklasse
- Länge des Wagenzuges, der Tzf und des Gesamtzuges
- vorhandene Bremsbanden des Gesamtzuges
- **Gefahrgut (ja / nein)**
- Ggf. weitere erforderliche Angaben zu Besonderheiten wie z.B. außergewöhnliche Sendungen, Lü-Sendungen, etc.
- Ansprechpartner und E-Mail-Adresse des EVU/Zugangsberechtigten für Informationen gem. Ziffer 5.2.1 der SNB-AT

Die RB Pfullendorf kann verlangen, dass der Antragsteller eine gültige Sicherheitsbescheinigung für den gesamten Laufweg der beantragten Zugtrasse vorlegt.

2.4 Fristen für Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen

In Ergänzung der Bestimmungen aus den SBN-AT, Ziffer 3.4, gelten für Trassenanmeldungen (außerhalb des Netzfahrplans) folgende zusätzlichen Bestimmungen:

Trassenanmeldungen müssen mindestens 10 Arbeitstage vor Verkehren des Zuges erfolgen, es sei denn mit dem Betreiber der Schienenwege ist etwas anderes vereinbart.

Als Arbeitstage (auch im Sinne von Ziffer 3.4.2 der SNB-AT) gelten die Tage Montag bis Freitag, ausgenommen gesetzliche Feiertage in Baden-Württemberg.

2.5 Grundsätze für Änderungen und Stornierung von Trassen

Fahrplananpassungen innerhalb einer Fahrplanperiode sind auf Wunsch des EVU/Zugangsberechtigten nur möglich, wenn Zugtrassen anderer Zugangsberechtigter nicht betroffen sind und die Schienenwegkapazitäten dies zulassen.

Bestellte Trassen können vom EVU/Zugangsberechtigten – **stets schriftlich (per E-Mail)** – storniert werden. Mit der Stornierung erlöschen alle Ansprüche die ggf. mit der vertraglichen Bindung in Bezug auf die Trassenvergabe verbunden waren.

Die Änderung und Stornierung von Trassen sind entgeltpflichtig gemäß Preiskatalog.

2.6 Rahmenverträge

Abweichend von Ziffer 3.6 der SNB-AT wird bis auf weiteres auf den Abschluss von Rahmenverträgen verzichtet.

2.7 Sicherheitsleistungen

Als Sicherheitsleistungen werden nur gesetzliche Zahlungsmittel oder im bargeldlosen Zahlungsverkehr eingegangene Beträge anerkannt. Sachmittel als Bürgschaft werden nicht akzeptiert.

3 Leistungen der RB Pfullendorf

3.1 Eigenschaften der Infrastruktur

Alle für ein EVU wichtigen Eigenschaften der Infrastruktur (Bedienungszeiten, Streckenklasse, Höchstgeschwindigkeiten etc.) sowie Informationen zu betrieblichen Regelungen und zu örtlichen Besonderheiten sind zusammengefasst dargestellt

- in den **Angaben zum Streckenbuch** der RB Pfullendorf;
- im Buchfahrplan der RB Pfullendorf ;

- in dem Verzeichnis der Langsamfahrstellen bzw. sonstigen Besonderheiten der RB Pfullendorf;
- in ggf. zusätzlich erlassenen B-Verfügungen der RB Pfullendorf.

Diese genannten Regelwerke der RB Pfu sind Bestandteil der SNB-BT (vgl. [Anlage 2 – Netzzugangsrelevantes Regelwerk](#)). Sie werden dem EVU bzw. dem Zugangsberechtigten rechtzeitig vor dem ersten Verkehrstag der Zugfahrt unentgeltlich per E-Mail zur Verfügung gestellt.

Das EVU hat diese Regelwerke / Vorschriften zwingend zu beachten und anzuwenden.

3.2 Betriebszeiten

Die regelmäßigen üblichen Betriebszeiten entsprechen den Besetzungszeiten des Fahrdienstleiters Altshausen der DB Netz AG. Alle im Verzeichnis der Entgelte aufgelisteten Preise sind nur innerhalb der regelmäßigen üblichen Betriebszeit gültig. – Außerhalb dieser Zeiten werden aufwandsabhängige Zuschläge für die erforderliche Besetzung des Bf Altshausen, etc. erhoben.

Ist eine Verlängerung der Streckenöffnungszeit aufgrund einer Verspätung notwendig, die durch die RB Pfullendorf zu vertreten ist, erfolgt keine zusätzliche Zahlung zum Trassenpreis. Ist eine Verlängerung der Streckenöffnungszeit aufgrund einer Verspätung notwendig, die das EVU zu vertreten hat, werden zusätzliche Zahlungen je nach angefangener Mitarbeiterstunde fällig.

3.3 Außergewöhnliche Transporte

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

Müssen zur Durchführung von außergewöhnlichen Transporten Änderungen an der Infrastruktur vorgenommen werden (z. B. vorübergehende Entfernung von Signalen und/oder dergl.), werden die hierfür anfallenden Kosten dem EVU/Zugangsberechtigten in Rechnung gestellt. Ferner wird für die Erstellung der zum Transport notwendigen Genehmigung von der RB Pfullendorf ein dem Aufwand entsprechendes Entgelt erhoben.

3.4 Instandhaltung der Infrastruktur, Durchführung von Baumaßnahmen

Die RB Pfullendorf ist berechtigt, die Kapazität der Eisenbahninfrastruktur 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 Trassen auf den betroffenen Abschnitten oder durch die Einarbeitung von Bauzuschlägen in den Fahrplan erfolgen. Die jeweiligen Maßnahmen sind dem EVU/ Zugangsberechtigten unverzüglich mitzuteilen.

3.5 Informationswege (zu Ziffer 5.2 der SNB-AT)

Informationen gemäß Ziffer 5.2 der SNB-AT gibt die RB Pfullendorf bevorzugt per E-Mail an die vom EVU/Zugangsberechtigten im Infrastrukturnutzungsvertrag bzw. bei der Trassenanmeldung angegebene(n) E-Mail-Adresse(n).

4. Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

4.1 Grundsatz

Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit, die die Besonderheiten und Erfordernisse der Infrastrukturnutzung berücksichtigt und negative Auswirkungen auf die andere Vertragspartei so gering wie möglich hält. Jede Vertragspartei übermittelt der anderen Partei zu diesem Zweck unverzüglich alle notwendigen Informationen zur Sicherstellung eines Höchstmaßes an Effizienz und Sicherheit bei der Betriebsführung.

4.2 Anforderungen an das Personal des EVU

In Ergänzung zu Ziffer 2.3 der SNB-AT wird folgendes festgelegt:

Die RB Pfullendorf vermittelt auf Wunsch und gegen entsprechende Kostenerstattung dem Personal des EVU vor dem Einsatz die erforderlichen Orts- und Streckenkenntnis. Näheres regelt der Preiskatalog.

Dem EVU obliegt die Fortbildung seiner Personale hinsichtlich der in diesen Bedingungen genannten Kenntnisse und Verpflichtungen.

Vom EVU eingesetztes Personal Dritter gilt als Personal des EVU.

4.3 Anforderungen an Fahrzeuge

In Ergänzung zu Ziffer 2.4 der SNB-AT wird folgendes festgelegt:

In den Wagenpark des EVU eingestellte Fahrzeuge Dritter oder aufgrund besonderer Abmachungen übernommene Fahrzeuge anderer EVU gelten als Fahrzeuge des EVU.

Wird die RB Pfullendorf gleichwohl wegen nicht, nicht vollständig oder nicht fachgerecht durchgeführter Untersuchungen oder Instandhaltungsarbeiten der Fahrzeuge in Anspruch genommen, gilt Ziffer 4.6 Satz 3 entsprechend.

4.4 Regelung des Informationsaustausches

Im Grundsatz-INV sind die für die Disposition in Transport-/ Betriebsstellen verantwortlichen Ansprechpartner der Vertragspartner sowie die Art und Weise der Informationsvermittlung (bevorzugt E-Mail (vgl. Ziffer 3.5 der SNB), alternativ Telefon und Fax) festzulegen. Diese Ansprechpartner müssen über die angegebenen Kommunikationswege während der Dauer des Nutzungsverhältnisses erreichbar sein.

4.5 Notfallmanagement

Bei gefährlichen Ereignissen im Sinne der BUVO-NE stellt das EVU/der Zugangsberechtigte der RB Pfullendorf die erforderlichen Daten und Dokumente zur Verfügung, damit die RB Pfullendorf die gesetzlich geforderten Untersuchungen durchführen kann. Darüber hinaus stellt der Vertragspartner ein geeignetes und während der Nutzungsdauer jederzeit erreichbares Notfallmanagementsystem sicher. Die Ansprechpartner mit Ruf-Nr. sind der RB Pfullendorf mindestens fünf Arbeitstage vor Verkehrsaufnahme und vor jeder Änderung schriftlich mitzuteilen.

Bei Unfällen und Unregelmäßigkeiten, die den Einsatz eines Notfallmanagers oder eines Bereitschaftshabenden erforderlich machen, ist deren Weisungen unbedingt Folge zu leisten.

4.6 Haftung

In Ergänzung zu Ziffer 6 der SNB-AT wird folgendes festgelegt:

Jeder Vertragspartner haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die Schienennetz-Benutzungsbedingungen keine abweichende Regelung enthalten.

Der hiernach ersatzpflichtige Vertragspartner stellt den anderen Vertragspartner und dessen Mitarbeiter von der Inanspruchnahme durch Dritte frei.

5. Entgeltgrundsätze

5.1 Trassennutzung

Über die Trassenpreise deckt die RB Pfullendorf neben Wartung, Instandhaltung und Reparaturkosten für die eigentliche Streckeninfrastruktur auch die Kosten des Betriebs (d.h. Besetzung der Stellwerke, Erstellung von Betriebsanweisungen, Fahrplanerstellung für die EVUs, Administration sowie die Kosten der Infrastrukturplanung).

Das Trassenpreissystem der RB Pfullendorf ist einstufig. Es gibt einen gemeinsamen Preiskatalog für den Güter- und für den Personenverkehr, der Anlage zu diesen SNB ist.

Mit dem Trassenpreis sind folgende Leistungen abgegolten:

- a. Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität,
- b. die Erstellung und Versand der Betriebsfahrpläne vorzugsweise in elektronischer Form (Email) sowie die Bereitstellung von Informationen, welche für die Nutzung der Schienenwege erforderlich sind,

- c. die Gestattung der Nutzung der zugewiesenen Schienenwegkapazität,
- d. Die Bedienung der für eine Zug- bzw. Rangierbewegung erforderlichen, ferngestellten Steuerungs- und Sicherungssysteme, sowie die Koordinierung der Zug- und Rangierfahrten während der planmäßigen Besetzungszeit der Betriebsstellen der RB Pfullendorf.

Näheres, sowie die jeweils aktuellen Trassenpreise, ergeben sich aus dem Preiskatalog der RB Pfullendorf, der im Internet unter www.pfullendorf.de >> Wirtschaft >> Eisenbahninfrastruktur >> Benutzungsbedingungen veröffentlicht ist.

5.2 Sonderleistungen

Die Preise für Neben- und Sonderleistungen, z.B. für die Stellung von Mitarbeitern als Lotse oder als Bahnübergangssicherungsposten, können ebenfalls dem Preiskatalog unter www.pfullendorf.de entnommen werden.

Es gilt die jeweils neueste Version des Preiskatalogs.

5.3 Trassenstudien und Trassenanträge sowie Anträge gem. § 51 Abs. 3 ERegG

Für Trassenstudien und Trassenanträge wird eine Bearbeitungsgebühr berechnet. Diese wird mit Trassenpreisen und Entgelten für die Benutzung von Stationen verrechnet, wenn die Dienstleistung tatsächlich in Anspruch genommen wird. Näheres regelt der Preiskatalog der RB Pfullendorf.

Werden bei der RB Pfullendorf Trassen gem. § 51 Abs. 3 ERegG beantragt, stellt die RB Pfullendorf dem EVU/ Zugangsberechtigten die anfallenden Kosten in Rechnung, insbes. jene Fremdkosten, welche der RB Pfu vom anderen Betreiber von Schienenwegen in Rechnung gestellt werden. Näheres regelt der Preiskatalog der RB Pfullendorf.

5.4 Leistungsabhängige Anreizkomponente

Aufgrund der einfachen Betriebsverhältnisse verzichtet die RB Pfullendorf grundsätzlich auf die regelmäßige Auswertung von Verspätungsursachen. Wird von einem Vertragspartner die Anwendung einer Bonus/Malusregelung („Performance Regime“) verlangt, wertet die RB Pfullendorf die Pünktlichkeit der betroffenen Zugfahrten aus.

Bei erheblichen Verspätungen (in der Regel größer sechs Minuten) kann ein Vertragspartner eine Zahlung einer Pönale verlangen, wenn der Grund für die Verspätung im Verantwortungsbereich des anderen Vertragspartners liegt.

Für die Berechnung der Pönale werden Pönaleminuten ermittelt. Pönaleminuten sind die Verspätungsminuten an einer Messstelle, welche fünf Verspätungsminuten übersteigen. Wird die Verspätung an mehreren Messstellen ermittelt, wird der Wert der Messstelle herangezogen, an welchem die größte Verspätung aufgetreten ist. Die Pönale beträgt je Pönaleminute 2 % des Trassennutzungsentgeltes der betroffenen Zugfahrt, höchstens jedoch 50 % des Trassennutzungsentgeltes der betroffenen Zugfahrt.

Die Zuordnung von Verspätungsursachen erfolgt in Anlehnung an die Zuordnungsbeispielen in Anhang 1 der VDV-Mitteilung 9036.

Bei der Anwendung dieses Absatzes verpflichten sich die Vertragspartner zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit.

5.5 Stornierung bestellter Zugtrassen

Die Stornierung bestellter Zugtrassen erfolgt:

- bis zum 30. Tag vor dem Verkehrstag unentgeltlich
- ab dem 30. Tag zum anteiligen Preis einer Trasse.

Näheres regelt der Preiskatalog.

6. Sonstiges

6.1 Veröffentlichung und Stellungnahmeverfahren

Die SNB-AT, SNB-BT, NBS-AT, NBS-BT, sonstige Informationen (z.B. Fristen) und der Preiskatalog der RB Pfullendorf usw. sind im Internet unter www.pfullendorf.de > Wirtschaft > Eisenbahninfrastruktur > Benutzungsbedingungen veröffentlicht.

Geplante Änderungen der SNB und der Preiskataloge sowie aller sonstigen Informationen werden ebenfalls im Internet unter www.pfullendorf.de veröffentlicht. Dort findet ggf. auch das Stellungnahmeverfahren der EVU / ZB statt.

6.2 Ansprechpartner

Stadt Pfullendorf
Wirtschaftsförderung / Stadtmarketing
Kirchplatz 1
88630 Pfullendorf
E-Mail: eisenbahn@stadt-pfullendorf.de

Die Telefon- und Telefax-Nummern werden unter www.pfullendorf.de > Wirtschaft > Eisenbahninfrastruktur veröffentlicht.

Pfullendorf, den 17.8.2017

aufgestellt:



Frank von Meißner, Eisenbahnbetriebsleiter