



Schienenennetznutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT)

der

TWE - Teutoburger Wald-Eisenbahn GmbH

Entwurf zur Stellungnahme

Gültig ab 09.12.2018

1 von 11



Inhalt

Ergänzungen/ Abweichungen zu/ von den SNB-AT	3
Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen	6
Entgeltgrundsätze	7



Ergänzungen/ Abweichungen zu/ von den SNB-AT

Ergänzend/ Abweichend zu/ von den SNB-AT gemäß den Konditionenempfehlungen des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) legt die Teutoburger Wald Eisenbahn GmbH (TWE), im Folgenden EIU/ TWE genannt, die unten genannten Regelungen (SNB-BT) fest.

Die SNB-BT gelten somit für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen dem EIU und den Zugangsberechtigten

Allgemeines:

1. Voraussetzung zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur ist der Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages zwischen dem EIU und dem Zugangsberechtigten.
2. Der Zugangsberechtigte hat ein geeignetes und während der Nutzungsdauer jederzeit erreichbares Notfallmanagementsystem zur Verfügung zu stellen. Die Ansprechpartner sind der Betriebsleitung des EIU mindestens 3 Tage vor Verkehrsaufnahme mit Rufnummer bekannt zu geben und bei jeder Änderung schriftlich mitzuteilen.

Ergänzend/ abweichend zu/ von

Punkt 2.3.1 SNB-AT:

Als geltende Bau- und Betriebsordnung wird die jeweilig geltende Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung festgelegt.

Derzeit: Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 26. Juli 2017 (BGBl. I S. 3054) geändert worden ist.

Punkt 2.3.3 SNB-AT:

Für die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis durch einen Erfüllungsgehilfen erhebt das EIU ein Entgelt entsprechend den folgenden Entgeltgrundsätzen.

Punkt 2.4.1 SNB-AT:

Als geltende Bau- und Betriebsordnung wird die jeweilig geltende Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung festgelegt.

Derzeit: Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 26. Juli 2017 (BGBl. I S. 3054) geändert worden ist.

**Punkt 2.4.2 SNB-AT:**

Die technischen und betrieblichen Standards werden in der Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen detailliert beschrieben.

Punkt 3.1.2 SNB-AT:

Für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der TWE ist die Beachtung der Sammlung betrieblicher Vorschriften

Punkt 3.1.2 SNB-AT:

Die zusätzlich zu den gesetzlichen Vorschriften, netzzugangsrelevanten Vorschriften des EIU nebst Bezugsmöglichkeiten sind im Folgenden zusammengestellt.

Bezeichnung

Sammlung betrieblicher Vorschriften

Bezugsmöglichkeit

TWE-Homepage (www.captrain.de)

Betrieblich-technisches Regelwerk, welches im Rahmen der Facharbeit des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) entwickelt wurde und auf die in der Sammlung betrieblicher Vorschriften verwiesen wird, ist unter www.vdv-regelwerke.de im Rahmen eines Lizenzvertrages abrufbar.

Punkt 3.2.1 SNB-AT:

Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen sind ausschließlich nur in Textform oder in elektronischer Form auf einem bereitgestellten Vordruck zu übersenden.

Der Vordruck zur Trassenbestellung bei der TWE ist per Mail bei der zuständigen Betriebsleitung in Gütersloh abzurufen.

Tel. Betriebsleitung

0 52 41 – 234 00-271

Fax Betriebsleitung

0 52 41 – 234 00-22

Mail:

Leitstelle-gt.twe@captrain.de

Punkt 3.4.2, 3.4.4 und 3.4.5 SNB-AT:

Als Arbeitstage gelten Montag bis Freitag, außer Feiertage

Punkt 3.6 SNB-AT:

Der Abschluss von Rahmenverträgen ist ausgeschlossen.

Punkt 4.1 SNB-AT:

Die Entgeltgrundsätze der TWE sind im entsprechenden Abschnitt dieses Dokumentes zu den SNB-BT beschrieben.

Punkt 4.4 SMB-AT:

Bankverbindung:

DE77 1004 0000 0220 7132 00· SWIFT (BIC) COBADEFFXX X

Commerzbank AG



Punkt 5.1.3 SNB-AT:

Zuständige Stelle für Ad-hoc-Entscheidungen ist die Zugleitung der TWE:

Tel. Zugleitung 0 52 41-234 00-271

Fax Zugleitung 0 52 41-234 00-22

Punkt 5.2.1, 5.2.2 und 5.3.1 SNB-AT:

Ansprechpartner für die EVU ist die Zugleitung der TWE (Kontakt siehe Pkt. 5.1.3).

Das EVU hat sich vor Fahrtantritt bei der Zugleitung der TWE über die derzeit gültigen Weisungen zu informieren und die notwendigen Fahrplanunterlagen gemäß der Sammlung betrieblicher Vorschriften mitzuführen.

Punkt 5.3.3 SNB-AT:

Auf der TWE gelten für die betriebliche Störungsbeseitigung folgende Prioritäten:

1. Priorität: Vertakteter Schienenpersonen-Nahverkehr
2. Priorität: Schienen-Güterverkehr
3. Priorität: sonstige Verkehre

Punkt 5.7.2 SNB-AT:

Vorhersehbare Instandhaltungs- und Baumaßnahmen und die damit voraussichtlich verbundenen Nutzungseinschränkungen von Schienenwegen werden den EVU mindestens sechs Wochen vor Baubeginn schriftlich angezeigt.



Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen

Beschreibung des baulichen und betrieblichen Standards, sowie Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssysteme der TWE

Bezeichnung	Teutoburger Wald Eisenbahn
Art des Schienenweges	Öffentliche Eisenbahn
Anbindung an benachbarte Eisenbahninfrastrukturen	Lengerich (DB Netz) Versmold (Lappwaldbahnservice GmbH) Gütersloh (DB Netz) Hövelhof (DB Netz)
Haupt- oder Nebenbahn im Sinne der EBO	Nebenbahn
Ein- oder Mehrgleisigkeit	Eingleisig
Elektrifizierung	Nicht elektrifiziert
Spurweite	1435mm
Streckenklasse	C4
Streckenhöchstgeschwindigkeit	50 km/h; bzw. 30 km/h (Harsewinkel – Harsewinkel-West)
Größte Neigung	1:80
Kleinster Bogenmesser	180 m
Max. zul. Zuglänge bzw. Wagenzuglänge	700 m
Bremsweg	400m
Bremsstellung der Züge	P oder G
Mindestbrems Hundertstel	
Betriebsverfahren	Zugleitbetrieb (FV-NE)
Zugbeeinflussung	--
Informations- und Kommunikationssysteme	GSM + Betriebsfunk
Abweichungen vom Regellichtraum gemäß EBO	Keine
Eventuelle technische oder betriebliche Einschränkungen	
Allgemeine Untersagung des Fahrens ohne Streckenkenntnis	Ja
Regelmäßige Betriebszeit	Mo.-So. 0:00 bis 24:00
Weitere Betriebsstellen	Keine

Die Angaben sind ohne Gewähr für Vollständigkeit und Richtigkeit. Es gelten ausschließlich die Angaben in den jeweils gültigen fahrdienstlichen Unterlagen der TWE.

Entgeltgrundsätze

1. Entgeltgrundsätze

Bei der Erhebung des Trassenpreises wird lediglich dem Marktsegment „Touristischer Verkehr“ ein gesonderter Trassenpreis angeboten, um die Durchführung dieses speziellen Verkehrs überhaupt zu ermöglichen. Die jeweiligen Trassenpreise ergeben sich aus der Liste der Entgelte.

2. Leistungsabhängige Entgeltregelung („Performance Regime“)

2.1 Grundsatz und Ziel des Anreizentgeltes

Die für Trassennutzungen der TWE zu entrichtenden Entgelte sind so gestaltet, dass sie durch leistungsabhängige Bestandteile dem EVU und der TWE Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes bieten.

2.2 Leistungskriterium

Die leistungsabhängigen Bestandteile orientieren sich an der vereinbarten, zeitgerechten Durchführung der Zugfahrt (Pünktlichkeit).

Bei nicht vereinbarungsgemäßer Abwicklung der Zugtrassen, werden die Verspätungsminuten des Zuges, von der TWE, mit der jeweiligen Verspätungsursache ermittelt und dokumentiert. Die der TWE und dem EVU zugewiesenen Verspätungsminuten werden monatlich in ihrer Gesamtheit erfasst und gegenseitig verrechnet.

Aus der Saldierung kann sich dann entweder ein vom EVU zu leistendes Anreizentgelt oder aber ein Anreizentgelt ergeben, dass von der TWE an das EVU zu entrichten ist. Dieses Anreizentgelt ist zusätzlich zum Trassenentgelt zu leisten. Die Höhe der Anreizentgelte wird nach Vorgabe der nachfolgenden Punkte festgesetzt.

2.3 Ermittlung und Aufzeichnung von Verspätungsminuten

Pünktlichkeit ist die zeitgerechte Durchführung der Zugfahrt im Zeitfenster der jeweiligen Zugtrasse zwischen Start- und Zielbahnhof.

Unpünktlichkeit ist, wenn die tatsächliche Nutzung des Schienenweges von der vereinbarten Zugtrasse um mehr als 60 Minuten abweicht.

Die Zeiterfassung erfolgt minutengenau am Messpunkt und wird vom Fahrdienstleiter/ Zugleiter bei Verspätungen mit Angabe der Ursache dokumentiert. Der Fahrzeugführer des EVU ist verpflichtet, dem Fahrdienstleiter/ Zugleiter den Grund der Verspätung umgehend mitzuteilen. Verspätungsgründe sind hauptsächlich die in der Tabelle 1 aufgelisteten Ursachen. Die Verspätungsminuten werden fortlaufend in einem Zeitkonto gesammelt.

Erfasst wird die Abfahrts- und Ankunftszeit der Zugfahrt durch den Zugleiter der TWE.

2.4 Verantwortlichkeit und Differenzierung der Verspätungsursachen

Die leistungsabhängige Entgeltregelung ist nach Verspätungsursachen und dem hierfür verantwortlichen Unternehmen differenziert. Aus den genannten Aspekten hierzu ergeben sich die in der folgenden Tabelle 1 dargestellten Verspätungsursachen. Nähere Erläuterungen hierzu siehe VDV-Mitteilung 9036

Tabelle 1: Zuweisung von Verspätungsursachen

Zuweisung der Ursache nach Verantwortungsbereich		
TWE	EVU	Zuweisung nicht möglich
Fehler in der Fahrplankonstruktion		
Personalbedingte Ursachen		
Oberbaumangel/ Langsamfahrstellen		
Störungen im Gleisbauablauf	Verspätete Übergabe an TWE	
BÜ-Störung	Personalbedingte Ursachen	Höhere Gewalt
Fahrbahnstörung	Haltezeitüberschreitung/ außerplanmäßiger Halt	Gefährliche Ereignisse durch Dritte
Störung an Leit- und Sicherungstechnik	Abweichen von Fahrplandaten	geplante Baumaßnahme
Weichenstörung	Störung am Wagenzug	Pseudominuten (Zeitumstellung)
Störung der Telekommunikation	Störung am Triebfahrzeug	Behördliche Maßnahmen am/ im Zug
Sonstiges	Sonstiges	Sonstiges

2.5 Monetäre Bewertung der Erhebungsdaten

Die ermittelten Verspätungsminuten auf dem Zeitkonto werden, von der TWE, zum Monatsende in einer Liste dargestellt und summiert. Die Summe der Verspätungsminuten auf dem Zeitkonto wird mit dem u. g. Betrag multipliziert. Das Ergebnis der Multiplikation ist je nach Verantwortungsbereich das geschuldete leistungsabhängige Entgelt, dem jeweiligen Vertragspartner gegenüber.

Bis zum 25. des Folgemonats teilt die TWE dem EVU das Anreizentgelt mit, auch wenn sich für den Betrag des Anreizentgeltes "Null" ergibt. Jeweils zu Beginn des neuen Monats wird das Zeitkonto auf "Null" gesetzt. Die TWE und das EVU haben einen Zahlungsanspruch in Höhe des positiven Saldos gegen den jeweils anderen Vertragspartner, der direkt nach dem Zugang der Mitteilung über das Anreizentgelt fällig wird.

Die Höhe der Verspätungspönale ist der jeweils gültigen Liste der Entgelte zu entnehmen.

2.6 Reklamationsverfahren

Ist dem EVU nach Zugang der dargestellten Liste der Verspätungsminuten und das sich daraus ergebenden Anreizentgelt nicht einverstanden, so muss das EVU binnen eines Monats nach Zugang der Forderung über die Anreizentgelte für die jeweilige Monatsperiode unter Darlegung der Gründe der Reklamation geltend machen. Nach Verstreichen der Frist ist die Reklamation ausgeschlossen, des Weiteren gilt die Unterlassung einer Reklamation als Genehmigung des Anreizentgeltes.

3. Berechnungsgrundlagen für die Nutzung von Zugtrassen -Trassenpreise

3.1 Berechnungsgrundlage für Zugtrassen

Der Gesamtpreis für die Nutzung von Zugtrassen ergibt sich aus der Multiplikation von Trassenpreis und Länge der befahrenen Trasse.

Im Trassenpreis enthaltene Leistungen:

- Pflichtleistungen

3.2 Entgelthöhen:

Trassenpreise

Trassengrundpreis:	19,79 €/ km
Trassengrundpreis für touristische Verkehre:	5,00 €/ km

Verspätungspönale

Verspätungspönale:	0,10 €/ Minute
--------------------	----------------



Stationspreis

Es wird kein Stationspreis erhoben.

Örtliche Anlagen

Nutzungsabhängige Komponenten

Pos.	Art der Anbindung	Jahresmiete in €	Zzgl. Preis in € pro lfd. Meter
1	Einseitig angebundene Gleise	3.250,00	23,70
2	Zweiseitig angebundene Gleise	6.550,00	23,70

Nutzungszeit-abhängige Komponenten

Langfristige Nutzung	
Nutzungszeit	Rabatt/ Zuschlag
2 Jahre	- 2%
3 Jahre	- 3%
Ab 4 Jahre	- 4%
Kurzfristige Nutzung	
Monat	+ 20%

Zusatzleistungen

Trassenstudie:

100 €/ Trassenstudie

Personaldienstleistungen:

55 € pro Personalstunde;

Mindestbestellzeit 3 Stunden

Medienversorgung

Die Bereitstellung von Dieselmotorkraftstoff, Wasser und sonstiger Medien erfolgt zu marktüblichen Preisen, zuzüglich eines Aufschlags für Verwaltung und Vorhaltung, in Höhe von 0,10 €/ abgegebener Einheit (l DK, kWh, m3).

Die Versorgung mit elektrischer Energie erfolgt als Durchleitung ohne die Erhebung eines gesonderten Aufschlages.



- 3.3 Preise für außergewöhnliche Transporte
Trassen für Fahrten, die außergewöhnliche Transporte sind, werden mit einem Zuschlag auf den Trassenpreis in Höhe von 25% berechnet.

- 3.4 Stornierungskosten
Bei der TWE bestellte Trassen können vom Zugangsberechtigten storniert werden. Mit der Stornierung erlöschen alle Ansprüche die ggf. mit der vertraglichen Bindung in Bezug auf die Trassenvergabe verbunden waren.

Für die Abbestellung von Zugtrassen, wird von der TWE ein Stornierungsentgelt nach den in Tabelle 2 dargestellten Grundsätzen erhoben

Tabelle 2: Stornierungskosten

Zeitpunkt der Stornierung, vor Wirksamwerden der Trasse (in Tagen)	Stornokosten vom Trassenpreis
5	kostenfrei
Kleiner 5 bis 3	30 %
Kleiner 3 bis 1	60 %
Kleiner 1	90 %