

## **Schienennetz Benutzungsbedingungen des Zweckverbands ÖPNV im Ammertal**

- im folgenden ZÖA genannt-

### **Besonderer Teil (SNB –BT)**

- Anlage 1:      Kontaktdaten**
- Anlage 2:      Trassenzuweisung**
- Anlage 3:      Infrastrukturnutzungsvertrag**
- Anlage 4:      Personalkostensätze**
- Anlage 5:      Streckenbeschreibung**
- Anlage 6:      grafische Darstellung der Betriebsstellen**
- Anlage 7:      Trassen und Stationspreisliste**

inhaltlich basiert auf den Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.  
(VDV) mit Stand 10. November 2009

## Inhaltsverzeichnis

<b>0 Verzeichnis der Abkürzungen</b> .....	<b>3</b>
<b>1 Allgemeine Informationen</b> .....	<b>4</b>
1.1 Zweck und Geltungsbereich .....	4
1.2 Geschäftsbedingungen .....	4
1.3 Voraussetzung zur Nutzung des Schienennetzes .....	4
1.4 Veröffentlichungen .....	4
<b>2 Ergänzungen / Abweichungen zu / von den SNB-AT</b> .....	<b>4</b>
2.1 Umwelthaftpflichtversicherung (zu Punkt 2.2 SNB-AT) .....	4
2.2 Vermittlung von Orts- und Streckenkenntnis (zu Punkt 2.3.3 SNB-AT) .....	4
2.3 bauliche und betriebliche Standards (zu Punkt 2.4.2 SNB-AT) .....	5
2.4 Definition von Arbeitstage (zu Punkt 3.4.2, 3.4.4 und 3.4.5 SNB-AT) .....	5
2.5 kurzfristige Zuweisung von Zugtrassen (zu Punkt 3.4 SNB-AT) .....	5
2.6 Bemessungsgrundlage (zu Punkt 4.1 SNB-AT) .....	5
2.7 betriebliche Entscheidungen (zu Punkt 5.1.3 SNB-AT) .....	5
2.8 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen (zu Punkt 5.7.2 SNB-AT) .....	5
<b>3 Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen</b> .....	<b>5</b>
3.1 Schienennetz und Verkehrsleistung .....	5
3.2 Technische und betriebliche Parameter .....	5
3.3 Übergänge zu anderen Streckennetzen .....	6
3.4 Streckenöffnung und Betriebsruhezeiten .....	6
3.5 Einsatz von funkferngesteuerten Triebfahrzeugen .....	6
3.6 Einsatz von Dampflokomotiven .....	6
3.7 Besetzung der Betriebsstellen .....	6
3.8 Bereitstellung von Betriebsmitteln .....	6
3.9 Anlagenbedienung durch den Zugangsberechtigten .....	6
3.10. Störungen in der Betriebsabwicklung .....	6
3.11. Notfallmanagement .....	6
3.12 Bekanntgabe von Änderungen .....	7
<b>4 Entgeltgrundsätze</b> .....	<b>7</b>
4.1 Allgemeines .....	7
4.2 Entgeltgrundsätze für die Nutzung von Trassen und Stationen .....	7
4.2.1 Berechnungsgrundlage für Trassen- und Stationspreise .....	7
4.2.2 Im Trassen- und Stationspreis enthaltene Leistungen .....	7
4.2.3 Koordination der Trassenzuweisung mit anderen Eisenbahninfrastrukturbetreibern .....	7
4.2.4 Preise für außergewöhnliche Transporte .....	7
4.2.5 Stornierungskosten .....	8
4.2.6 Regelmäßige Betriebszeiten .....	8
4.3 Sonstige Leistungen .....	8
<b>5 Leistungsabhängige Entgeltregelung für die Trassennutzung</b> .....	<b>8</b>
5.1 Leistungsabhängige Anreizkomponente .....	8
<b>6 Antrags- und Zuweisungsverfahren</b> .....	<b>8</b>
6.1 Ansprechpartner und Definitionen .....	8
6.2 Form der Anmeldung .....	9
6.3 Grundsatzregelung für Fahrplananpassungen .....	9
6.4 Entgeltregelung für Fahrplananpassungen .....	9
6.5 Trassenstornierung .....	9
6.6 Durchführung von außergewöhnlichen Transporten .....	9
6.7 Dauerhafte Genehmigung für außergewöhnliche Transporte .....	9
6.8 Gefahrguttransporte .....	9
6.9 Vergabekriterien bei mehreren Bestellungen für die gleiche Trasse .....	9
<b>7 Informationen über die verfügbare Schienenwegkapazität</b> .....	<b>10</b>
7.1. Bereitstellung .....	10
7.2. Trassenstudien, Bearbeitung und Frist .....	10
<b>8 Zusatz- und Nebenleistungen</b> .....	<b>10</b>
8.1 Medienversorgung .....	10
8.2 Personaldienstleistungen .....	10
8.3 Trassenstudien .....	10

**0 Verzeichnis der Abkürzungen**

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BT	Besonderer Teil
BUVO-NE	Betriebsunfallvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen
BZA	Beförderung Zugart, Außergewöhnlich
bzw.	beziehungsweise
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
ETV	Eisenbahn-Tarifvertrag
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FFS	Funkfernsteuerung
FV-NE	Fahrdienstvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen
GGVSE	Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn
ggf.	gegebenenfalls
gem.	gemäß
lfd.	laufend
LÜ	Lademaßüberschreitung
NBS	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
Pos.	Position
SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
SNB	Schienennetz-Benutzungsbedingungen
SNB-AT	Schienennetz-Benutzungsbedingungen, allgemeiner Teil
SNB-BT	Schienennetz-Benutzungsbedingungen, besonderer Teil
Tfz	Triebfahrzeug
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VT	Verkehrstag
W (Sa)	Werktags außer Samstags
z. B.	zum Beispiel
ZÖA	Zweckverband ÖPNV im Ammertal
zzgl.	zuzüglich

## **1 Allgemeine Informationen**

### **1.1 Zweck und Geltungsbereich**

Mit den Schienennetznutzungsbedingungen (SNB) veröffentlicht der ZÖA die Benutzungsbedingungen für die zu erbringenden Leistungen für Zugangsberechtigte.

### **1.2 Geschäftsbedingungen**

Es gelten die SNB-AT des ZÖA. Die SNB-AT entsprechen einer Konditionenempfehlung des VDV und regeln die allgemeinen Geschäftsbedingungen zwischen dem ZÖA und Zugangsberechtigten unter Beachtung der nachstehenden Ergänzungen bzw. Änderungen der SNB-BT.

Ein ausschließlicher Nutzungsanspruch für die Trassen besteht nicht.

Die Betriebsführung wird durch den ZÖA wahrgenommen. Die Kontaktdaten ergeben sich aus Anlage 1.

### **1.3 Voraussetzung zur Nutzung des Schienennetzes**

Voraussetzung zur Nutzung des Schienennetzes ist der Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrags nach schriftlicher Antragsstellung auf Trassenzuweisung zwischen dem ZÖA und dem Zugangsberechtigten (siehe Anlage 2 Trassenzuweisung und Anlage 3 Infrastrukturnutzungsvertrag). Weiterhin muss der Antragsteller eine gültige Sicherheitsbescheinigung für den gesamten Laufweg der beantragten Zugtrasse vorlegen.

Über den Einsatz von Subunternehmern durch das EVU entscheidet der ZÖA im Einzelfall. Die Anmeldung eines Subunternehmers ist bei der Trassenbestellung vorzunehmen. Sollte ein Subunternehmer nicht in seinem eigenen Namen mit dem ZÖA einen Infrastrukturnutzungsvertrag abgeschlossen haben, so betrachtet der ZÖA den Zug, gleichgültig wer ihn fährt, im Sinne des § 278 BGB als einen Zug des EVU. Das EVU bzw. seine Versicherung übernimmt für den jeweiligen Subunternehmer sowohl die materielle als auch die finanzielle Haftung und der Betriebsleiter des EVU die rechtliche, insbesondere die eisenbahn- und strafrechtliche, Verantwortung für die Handlungen des Subunternehmers. Das EVU weist dem ZÖA analog zum Punkt 2.2 der SNB-AT des ZÖA die Übernahme derartiger Risiken durch seine Haftpflichtversicherung nach. Für den Fall, dass das EVU Dampfzugfahrten durchführen will, weist das EVU dem ZÖA analog der Punkt 2.2 der SNB-AT des ZÖA geltenden Vorschriften auch den Abschluss einer Haftpflichtversicherung zur Abdeckung eventuell aus Funkenflug entstehender Schäden nach. Ein Nutzungsanspruch des EVU besteht erst ab dem vertraglich vorgesehenen ersten Verkehrstag. Die Durchführung von Versuchs- und Prüffahrten vor diesem Zeitpunkt ist gesondert mit dem ZÖA zu vereinbaren.

### **1.4 Veröffentlichungen**

Die vom ZÖA zu veranlassenden notwendigen Veröffentlichungen werden unter folgender Internetadresse bereitgestellt: [www.ammertalbahn.de](http://www.ammertalbahn.de). Die Internetadresse wird im Bundesanzeiger bekannt gegeben. Zugangsberechtigte können einen Monat lang ab Veröffentlichung Stellung nehmen. Die Stellungnahmen sind dem ZÖA schriftlich zuzusenden.

## **2 Ergänzungen / Abweichungen zu / von den SNB-AT**

### **2.1 Umwelthaftpflichtversicherung (zu Punkt 2.2 SNB-AT)**

Der Nachweis einer Umwelthaftpflichtversicherung ist durch den Zugangsberechtigten erforderlich.

### **2.2 Vermittlung von Orts- und Streckenkenntnis (zu Punkt 2.3.3 SNB-AT)**

An Stelle der Vermittlung von Orts- und Streckenkenntnis steht es dem ZÖA frei, einen Lotsen zur Verfügung zu stellen. Für die Vermittlung von Orts- und Streckenkenntnissen bzw. die Stellung eines Lotsen wird von allen EVU gleichermaßen ein Personalkostensatz gem. Anlage 4 erhoben.

### **2.3 bauliche und betriebliche Standards (zu Punkt 2.4.2 SNB-AT)**

Die baulichen und betrieblichen Standards der Strecke Tübingen-Herrenberg können den SbV entnommen werden. Diese sind veröffentlicht unter [www.ammertalbahn.de](http://www.ammertalbahn.de) oder können beim ZÖA einmalig kostenfrei angefordert werden. Weitere Exemplare werden gegen Erstattung der Kosten zuzüglich eines Verwaltungskostenaufschlages von 15 % abgegeben.

### **2.4 Definition von Arbeitstage (zu Punkt 3.4.2, 3.4.4 und 3.4.5 SNB-AT)**

„Arbeitstage“ werden als „Montag – Freitag unter Ausschluss von Wochenfeiertagen“ definiert.

### **2.5 kurzfristige Zuweisung von Zugtrassen (zu Punkt 3.4 SNB-AT)**

Bei einem Antrag auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen (Gelegenheitsverkehr) für Dampflokomotivfahrten liegt ein Fall für eine besonders aufwändige Bearbeitung vor.

### **2.6 Bemessungsgrundlage (zu Punkt 4.1 SNB-AT)**

Die Entgeltgrundsätze können den SNB-BT unter Punkt 4 entnommen werden.

### **2.7 betriebliche Entscheidungen (zu Punkt 5.1.3 SNB-AT)**

Die Kontaktdaten der Personen bzw. Stellen, die befugt und in der Lage sind, betriebliche Entscheidungen zu treffen, ergeben sich aus Anlage 1 Kontaktdaten.

### **2.8 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen (zu Punkt 5.7.2 SNB-AT)**

Die Strecke Tübingen - Herrenberg ist eingleisig. Daher können größere Instandhaltungs- und Baumaßnahmen teilweise nur mit Beeinträchtigungen im Betriebsablauf oder mit Streckensperrung durchgeführt werden. Streckensperrungen aufgrund von planbaren Instandhaltungs- und Baumaßnahmen werden den Zugangsberechtigten mit betroffenen, zugeteilten Trassen so früh wie möglich, mindestens jedoch 2 Monate vor der jeweiligen Streckensperrung mitgeteilt. Grundsätzlich behält sich der ZÖA für Instandhaltungs- und Änderungsarbeiten die Zeiten W(Sa) 00:45 Uhr – 4:45 Uhr, Sa 01:50 Uhr – 06:45 Uhr und So 01:50 Uhr – 07:15 Uhr vor.

## **3 Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen**

Für detaillierte Schilderung wird auf die SbV verwiesen, siehe Punkt 2.2.

### **3.1 Schienennetz und Verkehrsleistung**

Nachfolgend wird das Schienennetz des ZÖA dargestellt und mit technischen Parametern beschrieben. Die betrieblichen und technischen Standards auf der einspurigen Strecke Tübingen-Herrenberg sind für den Güter- und Reisezugverkehr eingerichtet.

### **3.2 Technische und betriebliche Parameter**

Auf der Strecke Tübingen- Herrenberg gelten für die Betriebsführung folgende Regelwerke (nicht abschließend; jeweils in der letztgültigen Fassung):

- EBO
- Eisenbahnsignalordnung (ESO)
- Eisenbahnfahrzeug- Führerschein Richtlinie (VDV Schrift 753)
- Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei NE- Bahnen (BÜV-NE)
- BuVo- NE
- FV- NE
- Sammlung der Bescheidung technischer BÜ-Sicherungsanlagen
- Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für NE- Bahnen
- Unfallverhütungsvorschrift der BG Straßen, U-Bahnen und Eisenbahnen (UVV)
- Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)

Des Weiteren gelten die in Anlage 5 Streckenbeschreibung dargelegten Parameter, sowie die grafische Darstellung der Betriebsstellen in Anlage 6.

### **3.3 Übergänge zu anderen Streckennetzen**

Eine Übergangsmöglichkeit zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturen besteht in folgenden Betriebsstellen:

- Im Bahnhof Tübingen Übergang zum Netz der DB AG, betrieblich stellt das Einfahrsignal H 500 bei km 0+715 die Grenze zur DB- Infrastruktur dar.
- Im Bahnhof Herrenberg besteht in Ausnahmefällen Übergang zum Netz der DB AG. Die Grenze zur DB- Infrastruktur befindet sich nach der Weiche 33 bei km 20+813.

### **3.4 Streckenöffnung und Betriebsruhezeiten**

Die Streckenöffnungszeiten richten sich nach der Besetzung des Stellwerkes im Bahnhof Tübingen und können dem Internetportal der Deutschen Bahn AG entnommen werden. Zusätzliche Einschränkungen ergeben sich aus dem Punkt 2.8 der SNB-BT.

### **3.5 Einsatz von funkferngesteuerten Triebfahrzeugen**

Auf eine besondere Erlaubnis seitens des ZÖA zum Betrieb funkferngesteuerter Triebfahrzeuge wird verzichtet. Angaben und Einschränkungen zum Betrieb der funkferngesteuerten Triebfahrzeuge auf der Infrastruktur des ZÖA sind in der SbV in ihrer jeweils gültigen Fassung aufgeführt.

### **3.6 Einsatz von Dampflokomotiven**

Für den Einsatz von Dampflokomotiven bestehen aufgrund des Brandschutzes Restriktionen, die in der SbV oder durch betriebliche Anweisung geregelt sind.

### **3.7 Besetzung der Betriebsstellen**

Die Betriebsstellen außer Tübingen Hbf und Herrenberg sind nicht besetzt; in Tübingen Hbf befindet sich der Zugleiter im Stellwerk der DB Netz AG.

### **3.8 Bereitstellung von Betriebsmitteln**

Die zur Steuerung ortsbedienter Weichen, Signal-, Fernsprech- und Sicherungseinrichtungen notwendigen Betriebsmittel (z. B. Einheitsschlüssel u. Vierkantschlüssel etc.) werden dem Zugangsberechtigten in der erforderlichen Anzahl und gegen Empfangsbestätigung vor Verkehrsaufnahme vom ZÖA zur Verfügung gestellt. Nach Beendigung des Vertragsverhältnisses sind die Betriebsmittel vollständig zurückzugeben. Für verlorene Betriebsmittel beschafft der ZÖA Ersatz, in diesem Zusammenhang entstandene Kosten werden dem ZÖA vom Zugangsberechtigten vollumfänglich erstattet.

### **3.9 Anlagenbedienung durch den Zugangsberechtigten**

Für die selbständige Bedienung der Betriebsanlagen gilt für das EVU die im Bereich der Ammertalbahn geltende Sammlung der betrieblichen Vorschriften (SbV) in ihrer jeweils gültigen Fassung. Darüber hinaus kann der Eisenbahnbetriebsleiter des ZÖA im Bedarfsfall besondere Betriebsanweisungen erstellen, die vom EVU ebenfalls zu beachten sind.

### **3.10. Störungen in der Betriebsabwicklung**

Bei Störungen in der Betriebsabwicklung (vgl. Punkt 5.3 SNB-AT) verfährt der ZÖA nach den Regelungen, die in der Sammlung der betrieblichen Vorschriften (SbV) enthalten sind.

### **3.11. Notfallmanagement**

Bei gefährlichen Ereignissen im Sinne der BUVO-NE stellt der Zugangsberechtigte dem ZÖA die erforderlichen Daten und Dokumente zur Verfügung, damit der ZÖA die gesetzlich geforderten Untersuchungen durchführen kann. Darüber hinaus stellt der Vertragspartner ein geeignetes und während der Nutzungsdauer jederzeit erreichbares Notfallmanagementsystem sicher. Die

Ansprechpartner mit Rufnummern, sind dem örtlichen Betriebsleiter mindestens 3 Werktage vor Verkehrsaufnahme und vor jeder Änderung schriftlich mitzuteilen.

### **3.12 Bekanntgabe von Änderungen**

Änderungen zu den Streckenparametern werden den Zugangsberechtigten durch den ZÖA frühzeitig im Internet bekannt gegeben.

## **4 Entgeltgrundsätze**

### **4.1 Allgemeines**

Die Entgelte sind gemäß § 14 Absatz 4 Satz 1 AEG kalkuliert. Entgeltnachlässe gemäß § 23 EIBV sind nicht eingeräumt. Ein umweltbezogener Entgeltbestandteil ist nicht enthalten. Zeitbezogene Zu- oder Abschläge zur Kapazitätssteuerung sind ebenfalls nicht berücksichtigt.

### **4.2 Entgeltgrundsätze für die Nutzung von Trassen und Stationen**

#### **4.2.1 Berechnungsgrundlage für Trassen- und Stationspreise**

Die Preise für die Nutzung von Trassen werden je gefahrenem Kilometer erhoben, gemäß der jeweils gültigen Trassen- und Stationspreisliste. Der Preis ist dabei abhängig von der Streckenkategorie, dem Nutzungsfaktor und von der Belastung des Oberbaus. Für die Ermittlung des lastabhängigen Multiplikators wird die höchste zulässige Achslast zugrunde gelegt.

Die Preise sind in der Anlage 7 Trassen- und Stationspreise hinterlegt.

Nach Zeitaufwand werden Zuschläge (bspw. für erhöhten Planungsaufwand) abgerechnet. Die Personalkosten ergeben sich aus Anlage 4 Personalkostensätze.

#### **4.2.2 Im Trassen- und Stationspreis enthaltene Leistungen**

Im Trassenpreis für eine Zugtrasse bzw. im Stationspreis enthaltene Leistungen sind folgende:

- Die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen auf der Strecke Tübingen-Herrenberg
- die Nutzung der für die Zugfahrt bereitgestellten Streckengleise und Nutzung, in Bahnhöfen die Nutzung aller möglichen Hauptgleise in Rahmen der Gleisbelegung
- die vereinbarte Nutzung von Nebengleisen bis zu einem Tag;
- der vereinbarten planmäßigen Aufenthalte vor, während und nach einer Zugfahrt bis zu 60 Minuten vor Abfahrt und nach Ankunft;
- die außerplanmäßigen Halte, die durch die Betriebsführung bedingt sind,
- die Betriebsführung der Infrastruktur während der Streckenöffnungszeiten im üblichen Umfang einschließlich der Bedienung der für eine Zugbewegung erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme, die Koordination der Zugbewegung und die Bereitstellung von Informationen über die Zugbewegung.

Es gelten die Trassen- und Stationspreise nach Anlage 7 Trassen- und Stationspreisliste. Für entgegen der vertraglichen Vereinbarungen nicht benutzte Eisenbahninfrastruktur oder nicht in Anspruch genommene Leistungen wird ein Entgelt in Höhe des Regelentgeltes erhoben.

#### **4.2.3 Koordination der Trassenzuweisung mit anderen Eisenbahninfrastrukturbetreibern**

Die Koordination der Trassenzuweisung mit anderen Eisenbahninfrastrukturbetreibern wird nach Aufwand abgerechnet. Hier kommt der Personalkostensatz nach Anlage 4 zur Anwendung.

#### **4.2.4 Preise für außergewöhnliche Transporte**

Trassen für Fahrten, die außergewöhnliche Transporte sind (siehe Punkt 6.6 SNB-BT) werden mit einem Zuschlag auf den Trassenpreis in Höhe von 25% berechnet.

#### **4.2.5 Stornierungskosten**

Für die Abbestellung von Zugtrassen und Stationshalten werden folgende Stornierungsentgelte erhoben:

- ➔ Bis zum 30. Tag vor der bestellten Zugfahrt keine Stornierungskosten
- ➔ Bis zum 10. Tag vor der bestellten Zugfahrt 50% der Trassen- und Stationskosten
- ➔ Ab dem 5. Tag vor der bestellten Zugfahrt 90% der Trassen- und Stationskosten

#### **4.2.6 Regelmäßige Betriebszeiten**

Der Anspruch auf Zugang zur Infrastruktur und zu den angebotenen Leistungen beschränkt sich auf die Streckenöffnungszeiten gemäß Punkt 3.4

Während der Streckenöffnungszeit gilt durchgehend der in Anlage 7 veröffentlichte Preis ohne zeitliche Differenzierung.

#### **4.3 Sonstige Leistungen**

Für die Erbringung sonstiger Leistungen werden von allen EVU gleichermaßen Personalkosten gemäß Anlage 4, abgerechnet nach Zeitaufwand, verlangt.

### **5 Leistungsabhängige Entgeltregelung für die Trassennutzung**

#### **5.1 Leistungsabhängige Anreizkomponente**

Bei erheblichen Verspätungen (in der Regel mehr als 10 Minuten) kann der ZÖA die Zahlung eines Aufpreises dann verlangen, wenn der Grund für die Verspätung im Verantwortungsbereich des EVU liegt. Der Aufpreis richtet sich nach dem Trassennutzungsentgelt, welches für die betroffene Zugfahrt auf Basis der jeweils gültigen Trassen- und Stationspreisliste zu entrichten ist. Der Aufpreis beträgt höchstens 100 % des Trassennutzungsentgeltes.

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

### **6 Antrags- und Zuweisungsverfahren**

#### **6.1 Ansprechpartner und Definitionen**

Ansprechpartner für die Trassenanmeldung sowie für allgemeine Auskünfte ist

Zweckverband ÖPNV im Ammertal  
Geschäftsstelle  
Wilhelm-Keilstraße 50  
72072 Tübingen

E-Mail: [post@ammertalbahn.de](mailto:post@ammertalbahn.de)

**Regeltrassen** sind Trassen, die für mindestens den Zeitraum einer Fahrplanperiode bzw. bis zum Ablauf einer Fahrplanperiode von einem EVU bestellt werden. Taktverkehre sind immer Regeltrassen.

**Sonderzugtrassen** sind Trassen, die einmalig oder ohne bestimmte Reihenfolge bestellt werden.

**Bedarfstrassen** sind eine Sonderform der Regeltrassen. Hier wird zunächst nur eine Option auf eine Regeltrasse bestellt, die bis drei Stunden vor dem planmäßigen Fahrtbeginn ausgeübt werden kann. Bis zu dieser Erklärung bleibt die Bedarfstrasse reserviert und darf nicht an ein anderes EVU vergeben werden. Bei einer Ausnutzungsquote von weniger als 15 Prozent innerhalb der laufenden Fahrplanperiode behält sich ZÖA das Recht vor, die Bedarfstrasse unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von einer Woche zu kündigen. Der ZÖA behält sich ebenfalls das Recht zur Kündigung mit einer Frist von 60 Tagen vor, falls ein anderes EVU eine Bedarfstrasse als Regeltrasse bestellen will. Der überwiegende Teil der Infrastrukturkapazitäten des ZÖA dient vertakteten ÖPNV bzw. SPNV- Verkehren.



## **6.2 Form der Anmeldung**

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

Die Trassenanmeldungen haben, für den Netzfahrplan und für Gelegenheitsverkehre gleichermaßen, in schriftlicher Form auf dem als Anlage 2 Trassenzuweisung beigefügten Formular zu erfolgen.

## **6.3 Grundsatzregelung für Fahrplananpassungen**

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

## **6.4 Entgeltregelung für Fahrplananpassungen**

Fahrplananpassungen auf Wunsch des Zugangsberechtigten nach Annahme des Trassenangebotes werden hinsichtlich der Entgeltregelung vom ZÖA als Stornierung und Neubestellung behandelt und nach den Entgeltgrundsätzen berechnet.

## **6.5 Trassenstornierung**

Beim ZÖA 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 Stornierungen werden vom ZÖA Stornierungsentgelte nach Maßgabe der Entgeltgrundsätze erhoben.

## **6.6 Durchführung von außergewöhnlichen Transporten**

Transporte, die wegen ihrer äußeren Abmessungen, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit besondere Anforderungen an die Infrastruktur stellen (Traglast von Brückenbauwerken, Streckenklasse, Fahrzeugumgrenzung etc.), bzw. nur unter besonderen technischen oder betrieblichen Bedingungen befördert werden können, gelten als außergewöhnliche Transporte (z. B. LÜ-Sendungen und Schwerwagentransporte). Müssen zur Durchführung von außergewöhnlichen Transporten Änderungen an der Infrastruktur vorgenommen werden (z. B. Rückbau von Signalen und/oder dergleichen), werden die hierfür anfallenden Kosten dem Zugangsberechtigten in Rechnung gestellt. Für die Erstellung der zum Transport notwendigen Genehmigung wird vom ZÖA ein Entgelt erhoben.

## **6.7 Dauerhafte Genehmigung für außergewöhnliche Transporte**

Für regelmäßig - in gleicher Konfiguration - wiederkehrende außergewöhnliche Transporte kann der ZÖA zur Vermeidung von Einzelfallprüfungen dem Zugangsberechtigten eine zeitlich befristete Dauergenehmigung erteilen. Bei Änderungen der Konfiguration besteht eine Informationspflicht des EVU gegenüber dem ZÖA.

## **6.8 Gefahrguttransporte**

Führen Zugangsberechtigte Gefahrguttransporte auf dem Schienennetz des ZÖA durch, so richtet sich die betriebliche Durchführung nach den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen (Gefahrgutbeförderungsgesetz) einschließlich der darauf basierenden Rechtsverordnungen wie z. B. (Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt - GGVSEB).

## **6.9 Vergabekriterien bei mehreren Bestellungen für die gleiche Trasse**

Sollten für einzelne Trassen fristgerecht Bestellungen für die gleichen oder sich überschneidenden Trassen eingehen, so wird der ZÖA versuchen, in Absprache mit den konkurrierenden EVU eine zumutbare Lösung zu finden, der alle Beteiligten zustimmen können.

Kommt eine Einigung nicht zustande, so kann der ZÖA dem vertakteten SPNV bzw. dem SPNV mit der besseren Vertaktung Vorrang einräumen sowie die sichere Durchführung von Zugfahrten berücksichtigen.

Ist eine Entscheidung auf diesem Wege nicht möglich, so kann der ZÖA die Zugangsberechtigten zum Verfahren nach § 9 Abs. 6 EIBV auffordern.

## **7 Informationen über die verfügbare Schienenwegkapazität**

### **7.1. Bereitstellung**

Gemäß § 14 Abs. 3 Satz 2 EIBV wird vom ZÖA die Information über verfügbare Schienenwegkapazität auf Verlangen gegen Erstattung der Kosten unverzüglich bereitgestellt.

### **7.2. Trassenstudien, Bearbeitung und Frist**

Eine Trassenstudie ist die Konstruktion, Koordination, Beratung und Konfliktlösung für eine vom Zugangsberechtigten gewünschte Fahrlage innerhalb des Netzfahrplanes. Auf Anfrage von Zugangsberechtigten werden, gegen Erstattung eines Entgeltes gemäß Anlage 4 vom ZÖA Trassenstudien erstellt. Die Anmeldefrist beträgt mindestens vier Wochen vor dem geplanten Verkehrstag. Die Trassenstudien werden in der Reihenfolge der Anfragen bearbeitet und als Trassenangebot abgegeben. Die Angebotsbindefrist beträgt maximal vier Wochen und verfällt spätestens eine Woche vor dem geplanten Verkehrstag, wenn die Studie nicht in eine Trassenanmeldung umgewandelt wird.

## **8 Zusatz- und Nebenleistungen**

### **8.1 Medienversorgung**

Elektrische Energie und/oder Wasser wird dem Zugangsberechtigten im Rahmen verfügbarer Kapazitäten und gegen Erstattung der Kosten zur Verfügung gestellt. Hierüber sind zwischen dem ZÖA und dem Zugangsberechtigten Vereinbarungen zu treffen.

### **8.2 Personaldienstleistungen**

Nebenleistungen (Lotseneinsatz, zusätzliche Besetzung von Betriebsstellen) werden pro Personalstunde berechnet, wobei die Mindestbestellzeit 3 Stunden beträgt. Der Preis pro Personalstunde ist in der Anlage 4 Personalkostensätze, enthalten.

### **8.3 Trassenstudien**

Die Entgelterhebung für Trassenstudien erfolgt auf der Basis einer Aufwandspauschale. Der Preis ist in der Liste der Entgelte enthalten. Werden vom EVU Trassen auf Basis der Trassenstudie bestellt, entfällt die Aufwandspauschale.