

Landkreis Konstanz, EVU Seehäsele

Schiennetz-Nutzungsbedingungen des Landkreises Konstanz, EVU Seehäsele

Besonderer Teil (SNB-BT)

Stand: 07. September 2023

Gültig ab: 15. Dezember 2024

Inhaltsverzeichnis

A. Ergänzungen / Abweichungen zu / von den SNB-AT.....	3
A1. Zu Punkt 2.3.3 SNB-AT	3
A2. Zu Punkt 2.4.2 SNB-AT	3
A3. Zu Punkt 3.1.2 SNB-AT	3
A4. Zu Punkt 3.2.1 SNB-AT	3
A5. Zu Punkt 3.4.2, 3.4.4, 3.4.5 SNB-AT	4
A6. Zu Punkt 5.1.3, 5.3.3 SNB-AT	4
A7. Zu Punkt 5.7.2 SNB-AT	4
A8. Zu Punkt 7.2 SNB-AT	4
B. Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen	4
B1. Streckendatenblätter	4
B2. Entfernungsübersicht	6
B3. Betriebszeiten SWEG	7
B4. Anforderung an das Personal	7
B5. Betriebsvorschriften	7
B6. Notfallmanagement	7
B7. Triebfahrzeuge	7
B8. Besonderheiten der Infrastruktur	7
B9. Trassenstudien und Trassenanträge	7
B10. Verkehrliche Einschränkungen	7
B11. Gefahrgut	8
B12. Dampfzugfahrten	8
B13. Durchführung von technisch außergewöhnlichen Transporten	8
B14. Energieversorgung	9
C. Entgeltgrundsätze	9
C1. Grundzüge des SWEG-Trassenpreissystems	9
C2. Stornierungen	10
C3. Anreizsystem zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit	10
D. Kapazitätszuweisung und Koordinierungsverfahren	10
E. Sonstiges	11
F. Anlagenübersicht	11
Impressum	12

Commented [LM(1): Grundsätzliche Überarbeitung der Struktur im Vergleich zur alten Variante der SNB besonderer Teil (insbesondere Kapitelbezeichnung sowie Ergänzungen)

Geschäftsbedingungen:

Es gelten die „Schienennetz-Nutzungsbedingungen des Landkreises Konstanz, EVU Seehäsele – Allgemeiner Teil (SNB-AT)“ unter Beachtung der nachstehenden Ergänzungen bzw. Änderungen.

Ein ausschließlicher Nutzungsanspruch für die Trassen besteht nicht.

Im Auftrag des Betreibers der Schienenwege wird die Betriebsführung von der SWEG Schienenwege GmbH wahrgenommen. Die Kontaktdaten ergeben sich aus Anlage 1.

Commented [LM(2)]: Zuvor HzL Hohenzollerische Landesbahn AG

Commented [LM(3)]: Zuvor Anlage 2

A. Ergänzungen / Abweichungen zu / von den SNB-AT:**A1. Zu Punkt 2.3.3 SNB-AT**

~~An Stelle der Vermittlung von Orts- und Streckenkenntnis steht es dem Betreiber der Schienenwege 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 1 erhoben.~~

Für die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis gemäß VDV-Richtlinie 755 wird ein Entgelt auf Stundensatzbasis gemäß den Entgeltgrundsätzen erhoben. Die Mindestbestellzeit beträgt drei Stunden (siehe Punkt C1). Dies gilt auch, wenn die Orts- und Streckenkenntnis durch einen Erfüllungsgehilfen vermittelt wird.

A2. Zu Punkt 2.4.2 SNB-AT

Die baulichen und betrieblichen Standards der Strecke Stahringen – Stockach können den SNB-BT unter Punkt B1 entnommen werden.

A3. Zu Punkt 3.1.2 SNB-AT

Zugangsrelevante Regelwerke

- AEG – Allgemeines Eisenbahngesetz
- EBO – Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
- ESO – Eisenbahnsignalordnung
- Landeseisenbahngesetz BW
- TfV - Triebfahrzeugführerscheinverordnung
- BUVO-NE – Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
- SIG-VB-NE – Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
- VDV 753 – Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie
- VDV 755 – Streckenkenntnis-Richtlinie
- SbV – Sammlung betrieblicher Vorschriften
- Ril 301 – Signalbuch
- Ril 408 – Fahrdienstvorschrift
- Ergänzende Bestimmungen zur Ril 408 Stahringen-Stockach
- Ril 437 der DB Netz AG
- Ril 482.9041 und 482.9042 der DB Netz AG

Commented [LM(4)]: Ausführlichere Auflistung aller zugangsrelevanten Regelwerke

Allen Zugangsberechtigten werden auf Anfrage ([E-Mail: eu-seehaesele@sweg.de](mailto:eu-seehaesele@sweg.de)) die SbV und die Ergänzenden Bestimmungen zur Ril 408 sowie die Quellen in den für die Fahrplanperiode gültigen Regelwerken in der aktuellen Fassung bereitgestellt.

A4. Zu Punkt 3.2.1 SNB-AT

~~Für Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen ist der Vordruck gemäß Anlage 3 zu verwenden. Die Trassenzuweisung wird in einem Infrastrukturnutzungsvertrag geregelt.~~

Für Anträge/Anmeldungen zum Netzfahrplan und zum Gelegenheitsverkehr ist das „Trassenbestellformular“ (Anlage 3), welches im Internet unter <http://www.sweg-schienenwege.de/infrastruktur> veröffentlicht ist, zu verwenden.

A5. Zu Punkt 3.4.2, 3.4.4, 3.4.5 SNB-AT

Arbeitstage sind die Wochentage Montag bis Freitag, ausschließlich der gesetzlichen Feiertage in Baden-Württemberg.

A6. Zu Punkt 5.1.3, 5.3.3 SNB-AT

~~Die Kontaktdaten der Personen bzw. Stellen, die befugt und in der Lage sind, betriebliche Entscheidungen zu treffen, ergeben sich aus Anlage 2.~~

Notfallmanagement – siehe Punkt B6.

A7. Zu Punkt 5.7.2 SNB-AT

Die Strecke Stahringen – Stockach 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.

A8. Zu Punkt 7.2 SNB-AT

Da es auf der Strecke Stahringen – Stockach keine besetzten Betriebsstellen gibt, sind die Personen bzw. Stellen zu benachrichtigen, die in Anlage 1 benannt sind.

Commented [LM(5)]: Zuvor Anlage 2

B. Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen**B1. Streckendatenblätter**

- Art des Schienenweges
Bei der normalspurigen Strecke Stahringen – Stockach handelt es sich um öffentliche Eisenbahninfrastruktur, welche dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) unterliegt und nach Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) betrieben wird.
- Anbindung an benachbarte Eisenbahninfrastrukturen
Im Bahnhof Stahringen zweigt die Strecke Stahringen – Stockach im Bahn-km 7,7 (Grenzzeichen der Weiche 106) von der eingleisigen Hauptbahn Radolfzell – Friedrichshafen der DB Netz AG ab. Betrieblich stellt das Einfahrsignal 1G/1p1 in km 8,022 die Grenze zur DB-Infrastruktur dar. In Bahn-km 17,846 (Einfahrsignal F im Bahnhof Stockach) grenzt die Strecke Stahringen – Stockach an die Strecke Stockach – Mengen (Ablachtalbahn). Betreiber ist die Ablachtalbahn. Ein Verbindungsstück von 24 Metern zwischen der Strecke Stahringen – Stockach und der Strecke Stockach – Mengen wird noch von der DB Netz AG betrieben. Die Betriebsübergabe an den Betreiber der Schienenwege oder die Ablachtalbahn ist seitens der DB Netz AG beabsichtigt.

- Haupt- oder Nebenbahn im Sinne der EBO
Die Bahnstrecke Stahringen – Stockach ist als Nebenbahn eingestuft.
- Ein- oder Mehrgleisigkeit
Die Bahnstrecke Stahringen – Stockach ist eingleisig.
- Elektrifizierung
Die Bahnstrecke Stahringen – Stockach ist nicht elektrifiziert.
- Höchstzulässiger Oberstromgrenzwert für Personen- und Güterzüge
Entfällt.
- Spurweite
Die Spurweite beträgt 1435 mm (Normalspur).
- Streckenklasse
Auf der Strecke Stahringen – Stockach ist bis zur Infrastrukturgrenze die Streckenklasse CE vorhanden.

Entfernungsübersicht

- Streckenhöchstgeschwindigkeiten
Die Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt 80 km/h
- Abschnittsbezogene Streckengeschwindigkeiten
Die Streckengeschwindigkeit beträgt 80 km/h von km 8,022 bis km 17,1, sowie 50 km/h von km 17,1 bis km 17,846.
- Neigungen und Steigungen
Die maßgebliche Neigung beträgt zwischen Stockach und Stahringen 9,028%. ~~Zwischen Schwackenreute und Stockach 16,667%.~~
- Maximal zulässige Zuglängen bzw. Wagenzuglängen
Die maximale Zuglänge beträgt 700 m. Bei Halten in Bahnhof Stockach sind die Regelungen der SbV zu beachten.
- Bremsweg
Der Bremsweg der Strecke beträgt 400 m.
- Bremsstellung der Züge
Die Bremsstellung der Züge richtet sich nach der Bremstafel für 400m Bremsweg.
- Mindestbrems Hundertstel
Die erforderlichen Brems Hundertstel können der RiL 408 entnommen werden.
- Betriebsverfahren
Signalisierter Zugleitbetrieb nach Richtlinie 437 der DB Netz AG.

Commented [LM(6)]: neu in Punkt B2

Commented [LM(7)]: Zuvor 700 m

Commented [LM(8)]: Zuvor 700 m

Commented [LM(9)]: Zuvor SbV

- Zugbeeinflussung (z. B. PZB, LZB, ETCS)
Die Strecke ist mit PZB ausgerüstet.
- Informations- und Kommunikationssysteme (z. B. GSM-R)
Fahrdienstliche Meldungen und Aufträge erfolgen über das öffentliche GSM-Netz. Die Verständigung zwischen dem Zlr/Fdl Radolfzell und dem Tf erfolgt über Zugfunk P-GSM (D). Die Netzumschaltpunkte sind im Fahrplan eingetragen.
- Spezielle Ausrüstungsgegenstände (z. B. Sprechfunkgeräte) und Bezugsmöglichkeiten für den Zugangsberechtigten
Spezielle Ausrüstungsgegenstände können der RiL 408 entnommen werden.
- Abweichungen vom Regellichraum gemäß EBO
Abweichungen vom Regellichraum gemäß EBO sind nicht vorhanden.
- Gefahrgutrestriktionen
Die Restriktionen sind in Abschnitt B11 geregelt.
- Verbot einzelner Traktionsarten für einzelne Streckenabschnitte
Eine generelle Einschränkung einzelner Traktionsarten besteht nicht.
- Eventuelle Einschränkungen hinsichtlich der Verkehrsart (PV/GV)
Die Bahnstrecke Stahringen – Stockach darf mit Personen- und Güterzügen befahren werden.
- Eventuelle sonstige Einschränkungen (z. B. für Dampfzugfahrten oder aufgrund von Baumaßnahmen)
Einschränkungen sind der SbV zu entnehmen bzw. werden mit SZB-Befehl mitgeteilt. Fahrpläne für Sonderzüge werden auf der Strecke Stahringen – Stockach von der SWEG Schienenwege GmbH erstellt.
- Eventuelle sonstige technische oder betriebliche Besonderheiten
Technische und betriebliche Besonderheiten sind aus der RiL 408 zu entnehmen.
- Anforderungen an Fahrzeuge bei Abweichungen vom Regelbetrieb
Die Anforderungen an Fahrzeuge bei Abweichung vom Regelbetrieb sind aus der RiL 408 zu entnehmen.
- Besetzung der Triebfahrzeuge und Züge mit Personal (z. B. für die Sicherung von Bahnübergängen oder für das Befahren von Steilstrecken)
Eine zusätzliche Besetzung des Triebfahrzeuges ist grundsätzlich nicht erforderlich.
- Allgemeine Untersagung des Fahrens ohne Streckenkenntnis (vgl. Punkt 6.3 der VDV-Schrift 755)

Commented [LM(10): Zuvor: Die Strecke Stahringen – Stockach verfügt über analogen Zugfunk der Betriebsart A Kanal 73.

Commented [LM(11): Zuvor SbV

Commented [LM(12): Zuvor Hohenzollerische Landesbahn

Commented [LM(13): Zuvor SbV

Commented [LM(14): Zuvor SbV

B2. Entfernungsübersicht:

Commented [LM(15): Neu als separater Punkt gelistet und detaillierter

Differenz zw. Bst in km	Aufaddierung Bst in km	Betriebsstellen (Bst)	Differenz zw. Bst in km	Aufaddierung Bst in km
8,022		Stahringen (Esig G)	2,398	9,824
10,420	2,398	Wahlwies	3,400	7,426
13,820	5,798	Nenzingen	3,546	4,026
17,366	9,344	Stockach	0,480	0,480
17,846	9,824	Stockach (Esig F)	0,000	

B3. Besetzungszeiten

Die Streckenöffnungszeiten richten sich nach der Besetzung der Leitstelle in Radolfzell und können dem Internetportal der Deutschen Bahn AG entnommen werden. Der Bahnhof Stahringen ist unbesetzt und wird vom Fahrdienstleiter in Radolfzell ferngesteuert. Weitere Betriebsstellen sind auf der Strecke Stahringen - Stockach nicht vorhanden.

Commented [LM(16)]: Neu als separater Punkt aufgeführt

B4. Anforderung an das Personal

Vor Befahrung des Streckennetzes der SWEG ist eine Einweisung des EVU-Fahrpersonals in die örtlichen Besonderheiten sowie eine Streckenkenntnis zwingend erforderlich. Das Fahren mit eingeschränkter Streckenkenntnis nach VDV-Schrift 755 ist nicht zugelassen. Die SWEG führt auf Anfrage Einweisungen durch (siehe A1).

Commented [LM(17)]: Neu als separater Punkt aufgeführt

B5. Betriebsvorschriften

Es gelten die einschlägigen Betriebsvorschriften und die sonstigen technischen Regelwerke sowie die zusätzlich erlassenen Vorschriften (z.B. Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)). Eine Liste der netzzugangsrelevanten Regelwerke befindet sich unter Punkt A3.

B6. Notfallmanagement

Bei gefährlichen Ereignissen übernimmt die SWEG die Melde- und Alarmierungsaufgaben. Die Aufgaben der Unfallmeldestelle übernimmt hierbei der Fdl Radolfzell. Die Koordination am Ereignisort obliegt dem Notfallmanager der SWEG. Die BUVO-NE mit den Unfallmeldetafeln gemäß den Ergänzenden Bestimmungen zur Ril 408 gelten auf der Infrastruktur des Landkreises Konstanz. Das EVU stellt ein geeignetes und während der Verkehrszeiten jederzeit erreichbares Notfallmanagement. Ansprechpartner mit Rufnummer sind dem zuständigen örtlichen Betriebsleiter der SWEG mindestens drei Werktage vor dem Verkehrstag schriftlich mitzuteilen.

Commented [LM(18)]: ehemals 2.7

B7. Triebfahrzeuge

Müssen den Bestimmungen nach B1. entsprechen.

Commented [LM(19)]: ergänzt

B8. Besonderheiten der Infrastruktur

Besonderheiten der Infrastruktur sind in den erlassenen Vorschriften (z.B. Sammlung der betrieblichen Vorschriften (SbV)) aufgeführt.

B9. Trassenstudien und Trassenanträge

Commented [LM(20)]: ergänzt

Für die Bearbeitung von SWEG -Trassenstudien und Anträgen für die Benutzung von Trassen wird ein Stundensatz gemäß Anlage 2 erhoben, wenn die angebotene Trasse nicht bestellt wird. Diese Bearbeitungskosten werden beim Kauf einer Zugtrasse mit dem Trassenpreis verrechnet. Fremdkosten im Rahmen von Trassenstudien bzw. Trassenanträgen werden dem Antragsteller in Rechnung gestellt.

B10. Verkehrliche Einschränkungen

In einzelnen Fällen schränken besondere örtliche Gegebenheiten die verkehrliche Nutzung ein. Dies ergibt sich zum einen aus gesetzlichen Grundlagen, zu deren Einhaltung an bestimmten Orten spezielle Maßnahmen erforderlich sind, zum anderen aus baulichen Besonderheiten bestimmter Anlagen, welche die Durchführung bestimmter Verkehre ausschließen oder einschränken.

Verkehrliche Einschränkungen sind:

- Gefahrgut
- Tunnelrestriktionen
- Fahrten außerhalb der Besetzungszeiten
- Restriktionen beim Betrieb von Dampflokomotiven
- Geschwindigkeitsrestriktionen
- Begegnungsverbote zwischen zwei Zügen
- Ausschluss von Laufwegen

Ergeben sich verkehrliche Einschränkungen durch planbare Instandhaltungs- und Baumaßnahmen, werden diese unter <http://www.sweg-schienenwege.de/infrastruktur> veröffentlicht.

B11. Gefahrgut

Die nachfolgenden Regelungen zur Beförderung von Gefahrgut betreffen Gefährliche Güter im Sinne des § 2 Abs. 7 der Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt - GGVSEB).

Der Transport von Gefahrgut wird durch das Gefahrgutbeförderungsgesetz – einschließlich der darauf basierenden Verordnungen wie z.B. die GGVSEB – geregelt. Neben den unmittelbar geltenden gesetzlichen Regelungen bestehen darüber hinaus in Einzelfällen zusätzliche verkehrliche Einschränkungen. Diese sind:

Abstellung von Gefahrgutzügen nicht zugelassen.

B12. Dampfzugfahrten

Beim Betrieb von Dampflokomotiven können Restriktionen erforderlich sein. Grundsätzliche Restriktionen können in der SbV geregelt sein. Darüber hinaus können Restriktionen besonders hinsichtlich des Brandschutzes sowie der technischen Behandlung und Ausrüstung der Dampflokomotiven individuell festgelegt werden.

Wenn die Gefahr von Bränden besteht, stellt das EVU bei allen Zügen mit Dampflok eine Brandwache. Diese hat mit dem Lokpersonal Funkkontakt zu halten.

Commented [LM(21)]: ergänzt

Commented [LM(22)]: ergänzt

Commented [LM(23)]: Ausführlichere Regelung eines früheren Absatzes aus Punkt 3 SNB besonderer Teil

Bei Waldbrandstufe 5 gemäß Deutschen Wetterdienst <https://www.dwd.de/DE/leistungen/waldbrandgef/waldbrandgef.html> besteht für kohlegefeuerte Dampflokomotiven ein Fahrverbot. Die Trasse kann in diesem Fall mit einem anderen Triebfahrzeug benutzt werden.

B13. Durchführung von technisch außergewöhnlichen Transporten

Transporte, die aufgrund ihrer äußeren Abmessungen, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit nur unter besonderen technischen oder betrieblichen Bedingungen befördert werden können, gelten als technisch außergewöhnliche Transporte. Für die Erstellung der zum Transport notwendigen Genehmigung wird ein Entgelt erhoben.

Müssen zur Durchführung von technisch außergewöhnlichen Transporten Änderungen an der Infrastruktur vorgenommen werden (z. B. Abbau von Signalen), werden die dafür anfallenden Kosten dem Zugangsberechtigten in Rechnung gestellt. Die Prüfung der Durchführbarkeit erfolgt nach Annahme des von der SWEG vorgelegten Kostenvoranschlages.

B14. Energieversorgung

Die Bahnstrecke Stahringen – Stockach ist nicht elektrifiziert (siehe B1).

C. Entgeltgrundsätze

C1. Grundzüge des Trassenpreissystems

Das Trassenpreissystem orientiert sich an Marktsegmenten. Für jedes Marktsegment gibt es einen Trassenpreis pro Trassenkilometer (Trkm), der sich an der Markttragfähigkeit orientiert. Mit dem Trassenpreis ist das gesamte Mindestzugspaket gem. § 31 (1) Satz 2 ERegG abgegolten.

Die Marktsegmente umfassen folgende Bereiche:

- Güterzüge bis 1.200 t Brutto-Gewicht des Wagenzuges
- Güterzüge über 1.200 t Brutto-Gewicht des Wagenzuges
- Nahverkehrszug und einzeln fahrende Lok
- Sonderreisezug
- Sonderreisezug Dampf

Der Trassenpreiskatalog (Anlage 2) sowie Änderungen hierzu werden im Internet unter <http://www.sweg-schienenwege.de/infrastruktur> veröffentlicht.

Für den Personen- und Güterverkehr gibt es Pauschalpreise pro Trkm. Maßgebend für die Höhe ist grundsätzlich die entfernungsabhängige Benutzung der Infrastruktur. Die Trassenpreise sind dem Trassenpreisverzeichnis zu entnehmen. Beim Kauf einer Zugtrasse sind folgende Basisleistungen mit dem Preis im Paket abgegolten:

- Erstellung eines Fahrplans einschließlich der Übergabe der betriebsnotwendigen Fahrplanunterlagen an den Besteller.
- Die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen auf der Strecke Stahringen – Stockach;

Commented [LM(24): Ausführlichere Regelung eines früheren Absatzes aus Punkt 3 SNB besonderer Teil

Commented [LM(25): Zuvor: Entgelte nach § 14 Abs. 4 Satz 1 AEG ; Entgeltnachlässe gemäß § 23 EIBV sind nicht mehr eingeräumt ; Zeitbezogene Zu- oder Abschläge zur Kapazitätssteuerung sind ebenfalls nicht mehr berücksichtigt

Commented [LM(26): Marktsegmente ergänzt aufgelistet

Commented [LM(27): Zuvor Anlage 1

Commented [LM(28): Zuvor in Punkt 4.2.2 aufgelistet: Im Trassen- und Stationspreis enthaltene Leistungen

Commented [LM(29): Zuvor wurde für die Koordination der Trassenzuweisung mit anderen Eisenbahninfrastrukturbetreibern je nach Aufwand ein Entgelt abgerechnet.

- die Nutzung der für die Zugfahrt bereitgestellten Zugtrassen, Streckengleise und Nutzung der Hauptgleise im Bahnhof Stockach im Rahmen ihrer Gleisbelegung;
- Die Nutzung der Personenbahnsteige (inkl. Zuwege und Bahnsteigbeleuchtung)
- Betriebsführung während der planmäßigen Besetzungszeiten (siehe Punkt B3).
- Aufenthaltszeiten vor Abfahrt bzw. nach Ankunft eines Zuges im Anfangs- bzw. Endbahnhof bis maximal 30 Minuten.
- ~~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 außerplanmäßige 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.~~

Entgeltnachlässe gemäß § 38 ERegG werden nicht eingeräumt. Zeitbezogene Zu- oder Abschläge zur Kapazitätssteuerung sind ebenfalls nicht berücksichtigt. Die Benutzung ist grundsätzlich in einem Infrastrukturnutzungsvertrag zu regeln. Für jeden Änderungswunsch an einer festgelegten Zugtrasse wird eine gesonderte Bearbeitungsgebühr, nach Anlage 2 erhoben.

Zur Besetzung von Betriebsstellen außerhalb der Besetzungszeiten oder bei Abweichungen vom Einzugbetrieb wird ein besonderes Entgelt nach Anlage 2 berechnet. Weitere anfallende Kosten (z. B. Material- oder Fahrtkosten) werden nach Aufwand siehe Anlage 2 berechnet.

C2. Stornierungen

Die Regelungen zur Stornierung vorbestellter Zugtrassen zum Netzfahrplan und für den Gelegenheitsverkehr sind in der Anlage 2 geregelt.

C3. Anreizsystem zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit

Da vergleichsweise einfache Betriebsverhältnisse bestehen, findet keine ständige Auswertung von Verspätungen und deren Ursachen statt.

Zugleich behält sich der Betreiber der Schienenwege jedoch die Möglichkeit der jederzeitigen Auswertung vor.

Zugangsberechtigte EVU haben ebenfalls die Möglichkeit, die Auswertung für bestimmte Zugfahrten zu verlangen.

Als Ergebnis der Auswertung kann der Betroffene vom Vertragspartner (also EVU vom Betreiber der Infrastruktur bzw. umgekehrt) die Anwendung eines Malussystems verlangen, sofern die Verspätungen die für das jeweilige Marktsegment maßgebenden Schwellenwerte (siehe folgende Tabelle) überschreiten und der Grund für die Verspätung im Verantwortungsbereich des anderen Vertragspartners liegt.

Verspätungen aus dem Verantwortungsbereich von EVU und Betreiber der Infrastruktur werden, soweit sie Auswirkungen auf dieselbe Zugfahrt entfalten, gegeneinander aufgerechnet.

Commented [LM(30): Zuvor in Punkt 4.1 Allgemeines zu Entgeltgrundsätzen aufgeführt

Commented [LM(31): Zuvor beschränkte sich der Anspruch auf Zugang zur Infrastruktur und den angebotenen Leistungen auf die Streckenöffnungszeiten. Diese richteten sich nach der Besetzung des Stellwerkes in Radolfzell und konnten dem Internetportal der Deutschen Bahn AG entnommen werden.

Commented [LM(32): Zuvor in Punkt 4.2.4 Stornierungskosten aufgelistet, nun in Anlage 2 zu finden

Für die Berechnung des Malus werden Pönaleminuten errechnet.

Bei diesen handelt es sich um denjenigen Betrag an Verspätungsminuten, welcher die zuvor genannten Schwellenwerte übersteigt.

Soweit die Zugfahrt mehrere, planmäßige Halte an verschiedenen Stationen entlang der Seehäse-Strecke hat, so wird nur derjenige Halt mit der größten Verspätung für die Berechnung des Malus herangezogen.

Die Pönale beträgt maximal 25 Prozent des Trassennutzungsentgeltes der betroffenen Zugfahrt.

Die Schwellenwerte und Pönalen sind in der Anlage 2 geregelt.

Commented [LM(33)]: Punkt C3 Anreizsystem zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit wurde neu ergänzt und existierte im besonderen Teil der SNB alt nicht

D. Kapazitätszuweisung und Koordinierungsverfahren

Der Betreiber der Schienenwege versucht so flexibel wie möglich auf alle Kundenwünsche zu reagieren. Unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit und unter der Besetzung unserer jeweils zuständigen Zugleitung können Trassen auch kurzfristig bestellt werden.

Bei Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Anträgen bei der Netzfahrplanerstellung nimmt der Betreiber Verhandlungen mit allen beteiligten Zugangsberechtigten auf, um die Anträge zu koordinieren, alle Erfordernisse zu erfüllen und allen Anträgen im Rahmen der Koordinierung stattzugeben, soweit dies möglich ist. Der Betreiber hat hierbei das Recht, den Betroffenen innerhalb vertretbarer Grenzen Schienenwegkapazität anzubieten, die von der beantragten Kapazität abweicht. Sollte hierdurch keine Lösung der Konflikte möglich sein, wird der Betreiber durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten auf eine einvernehmliche und für alle Seiten akzeptable Lösung hinwirken. Hierfür legt der Betreiber den betroffenen Zugangsberechtigten die erforderlichen Informationen gemäß § 52 (5) ERegG offen.

Kommt eine Einigung nicht zustande, wird der Betreiber nach den folgenden Kriterien entscheiden:

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

Ist eine Einigung nach der Vergabereihenfolge aufgrund von Gleichrangigkeit der beantragten Trassen im Sinne des § 52 Abs. 7 S. 2 ERegG nicht möglich, so werden die Entgelte für die streitigen Zugtrassen im jeweils angemeldeten Nutzungszeitraum gegenübergestellt.

Bei einem Konflikt zwischen zwei Zugtrassen wird der Zugtrasse Vorrang eingeräumt, bei der das höchste Regelentgelt zu erzielen ist.

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

Sofern zwischen vertaktetem Schienenpersonennahverkehr und anderem Verkehr nach § 52 Abs. 7 ERegG zu entscheiden ist, wird der Betreiber dem vertakteten Schienenpersonennahverkehr abweichend von § 52 Abs. 8 Satz 1 ERegG bzw. abweichend von dem in Punkt D Abs. 3 der SNB-BT beschriebenen Vorgehen den Vorrang einräumen.

Werden Trassen bestellt, für die eine Besetzung von Zugleitstellen erforderlich ist, ist die Bestellung mind. 2 Wochen vor der beabsichtigten Zugfahrt erforderlich. Die zusätzlichen Personalkosten werden in Rechnung gestellt – siehe Anlage 2.

Commented [LM(34): Punkt D Kapazitätszuweisung und Koordinierungsverfahren wurde neu ergänzt und existierte im besonderen Teil der SNB alt nicht

E. Sonstiges

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen und die Änderungen hierzu werden der Bundesnetzagentur bekannt gemacht und im Internet unter <http://www.sweg-schienenwege.de/infrastruktur> veröffentlicht. Über Änderungen informiert die SWEG die EVU / Zugangsberechtigten (ZB) – mit dem ein Infrastrukturnutzungsvertrag besteht.

Commented [LM(35): Punkt E Sonstiges wurde neu ergänzt und existierte im besonderen Teil der SNB alt nicht

F. Anlagenübersicht

Commented [ML(36): Ergänzt

Anlage 1	Kontaktdaten
Anlage 2	Trassenpreise / Entgelte
Anlage 3	Vordruck „Trassenbestellformular“
Anlage 4	Vereinfachte Terminkette

Commented [ML(37): Zuvor Anlage 2, inhaltliche Änderungen siehe Anlage

Commented [ML(38): Zuvor Anlage 1, inhaltliche Änderungen siehe Anlage

Commented [ML(39): Neues Formular

Commented [ML(40): Ergänzt

Impressum

Landkreis Konstanz, EVU seehäslle
 Max-Stromeyer-Str. 166/168
 78467 Konstanz
 Tel. +49 7531 800 – 1353
 Fax +49 7531 800 - 1473
 Nahverkehr@lrakn.de
<http://www.sweg-schienenwege.de/>