

Schiennetz-Benutzungsbedingungen

**des
Zweckverbandes Strohgäubahn**

**Besonderer Teil
(SNB-BT)**

Inhaltsverzeichnis

0.	Verzeichnis der Abkürzungen	4
1.	Allgemeine Informationen	5
1.1.	Zweck und Geltungsbereich	5
1.2.	SNB-Allgemeiner Teil	5
1.3.	SNB-Besonderer Teil.....	5
1.4.	Geschäftsverbindung.....	5
1.5.	Voraussetzung zur Nutzung des Schienennetzes	5
1.6.	Veröffentlichungen.....	5
2.	Ergänzungen und Abweichungen zu den SNB-AT	5
2.1.	Nachweis einer Umwelthaftpflichtversicherung.....	5
2.2.	Definition von Arbeitstagen	6
2.3.	Angebotsfrist für kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen	6
2.4.	Abweichender Haftungsausschluss	6
2.5.	Abwehr von umweltgefährdenden Einwirkungen	6
3.	Beschreibung und Zugangsbedingungen des Schienennetzes	6
3.1.	Schienennetz und Verkehrsleistung	6
3.2.	Technische und betriebliche Parameter des Schienennetzes.....	6
3.3.	Übergang zu anderen Streckennetzen	7
3.4.	Streckenöffnung und Betriebsruhezeiten	7
3.5.	Einsatz von funkferngesteuerten Triebfahrzeugen	7
3.6.	Einsatz von Dampflokomotiven.....	7
3.7.	Besetzung der Betriebsstellen.....	7
3.8.	Bereitstellung von Betriebsmitteln	8
3.9.	Anlagenbedienung durch den Zugangsberechtigten	8
3.10.	Störungen in der Betriebsabwicklung	8
3.11.	Notfallmanagement	8
3.12.	Bekanntgabe von Änderungen	8
3.13.	Bezug von Regelwerken	8
4.	Entgeltgrundsätze für Trassenpreise	9
4.1.	Berechnungsgrundlage für Trassenpreise.....	9
4.2.	Im Trassenpreis für eine Zugtrasse enthaltene Leistungen	9
4.3.	Preise für außergewöhnliche Transporte.....	9
4.4.	Stornierungskosten	9
5.	Leistungsabhängige Entgeltregelung für Trassennutzung	10
5.1.	Grundsatz und Ziel des Anreizentgeltes.....	10
5.2.	Leistungskriterium	10
5.3.	Ermittlung und Aufzeichnung von Verspätungsminuten	10
5.4.	Verantwortlichkeit und Differenzierung der Verspätungsursachen	10
5.5.	Monetäre Bewertung der Erhebungsdaten	11
5.6.	Reklamationsverfahren	11
6.	Antrags- und Zuweisungsverfahren	12
6.1.	Ansprechpartner.....	12
6.2.	Form der Anmeldung	12
6.3.	Grundsatzregelung für Fahrplananpassungen	12
6.4.	Entgeltregelung für Fahrplananpassungen	12
6.5.	Trassenstornierung.....	12
6.6.	Durchführung von außergewöhnlichen Transporten.....	12
6.7.	Dauerhafte Genehmigung für außergewöhnliche Transporte.....	13

6.8.	Gefahrguttransporte	13
7.	Informationen über die verfügbare Schienenwegkapazität	13
7.1.	Bereitstellung	13
7.2.	Trassenstudien, Bearbeitung und Frist.....	13
7.3.	Kapazitätsbedarf für Instandhaltungs- und Baumaßnahmen	13
8.	Zusatz- und Nebenleistungen	14
8.1.	Medienversorgung	14
8.2.	Personaldienstleistungen	14
8.3.	Trassenstudien	14

Anhang
SbV
Bestellformular Trassen

0. Verzeichnis der Abkürzungen

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BT	Besonderer Teil
BZA	Beförderung Zugart, Außergewöhnlich
bzw.	beziehungsweise
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
ETV	Eisenbahn-Tarifvertrag
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FFS	Funkfernsteuerung
GGVSE	Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn
ggf.	gegebenenfalls
gem.	gemäß
lfd.	laufend
LÜ	Lademaßüberschreitung
NBS	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
Pos.	Position
SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
SGV	Schienengüterverkehr
SNB	Schienennetz-Benutzungsbedingungen
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
Tfz	Triebfahrzeug
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VT	Verkehrstag
WEG	Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH
z. B.	zum Beispiel
ZSB	Zweckverband Strohgäubahn
zzgl.	zuzüglich

1. Allgemeine Informationen

1.1. Zweck und Geltungsbereich

Mit den Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) veröffentlicht der ZSB die Benutzungsbedingungen für die gem. Anlage 1 EIBV zu erbringenden Leistungen für Zugangsberechtigte.

Die SNB des ZVVW sind unterteilt in einen Allgemeinen Teil (SNB-AT) und in einen Besonderen Teil (SNB-BT).

1.2. SNB-Allgemeiner Teil

Die SNB-AT entsprechen einer Konditionenempfehlung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und regeln die allgemeinen Geschäftsbedingungen zwischen ZSB und Zugangsberechtigten.

1.3. SNB-Besonderer Teil

Die SNB-BT behandeln in Ergänzung zu den SNB-AT den unternehmensspezifischen Teil der Geschäftsverbindung.

1.4. Geschäftsverbindung

Die SNB-AT und SNB-BT gelten somit für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen dem ZSB und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt.

Der ZSB ist berechtigt, sich durch die Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH (WEG) als Betriebsführerin für das Schienennetz des ZSB vertreten zu lassen. Dies gilt insbesondere für das Verfahren zur Zuweisung von Kapazitäten sowie für sämtliche betrieblichen Belange.

Entsprechenden Anweisungen der WEG bzw. ihrer Mitarbeiter ist daher Folge zu leisten.

1.5. Voraussetzung zur Nutzung des Schienennetzes

Voraussetzung zur Nutzung des Schienennetzes ist der Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages zwischen dem ZSB und dem Zugangsberechtigten.

1.6. Veröffentlichungen

Die vom ZSB zu veranlassenden, notwendigen Veröffentlichungen werden unter folgender Internetadresse bereitgestellt:

www.strohgaeubahn.de .

Die Internetadresse wird im Bundesanzeiger bekannt gegeben.

2. Ergänzungen und Abweichungen zu den SNB-AT

2.1. Nachweis einer Umwelthaftpflichtversicherung

Ergänzend zu Punkt 2.2 der SNB-AT ist die Vorlage eines Nachweises einer Umwelthaftpflichtversicherung durch den Zugangsberechtigten erforderlich.

2.2. Definition von Arbeitstagen

Ergänzend zu Punkt 3.4 der SNB-AT werden „Arbeitstage“ als Montag – Freitag unter Ausschluss von Wochenfeiertagen definiert.

2.3. Angebotsfrist für kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen

Ergänzend zu Punkt 3.4.3 der SNB-AT liegt bei einem Antrag auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen (Gelegenheitsverkehr) für Dampflokomotivfahrten ein Fall für eine besonders aufwändige Bearbeitung vor.

2.4. Abweichender Haftungsausschluss

Abweichend zu Punkt 6.1.3 der SNB-AT wird der Haftungsausschluss statt mit 10.000 Euro mit 1.000 Euro festgelegt. Die übrigen Regelungen des Punkt 6.1.3 der SNB-AT bleiben unverändert.

2.5. Abwehr von umweltgefährdenden Einwirkungen

Ergänzend zu den Regelungen in 7.2 der SNB-AT ist der ZSB berechtigt, zur Abwehr bzw. Minderung von umweltgefährdenden Einwirkungen des EVU vorbeugende bzw. schadensmindernde Maßnahmen zu ergreifen, wenn das EVU seinen Pflichten nach Punkt 7.1 und 7.2 der SNB-AT nicht nachkommt. Dem ZSB hierdurch entstehende Kosten werden dem EVU zuzüglich eines Verwaltungsaufschlages in Höhe von 15 % in Rechnung gestellt.

3. Beschreibung und Zugangsbedingungen des Schienennetzes

3.1. Schienennetz und Verkehrsleistung

Nachfolgend wird das Schienennetz des ZSB dargestellt und mit technischen Parametern beschrieben. Die betrieblichen und technischen Standards auf allen Schienenwegen des ZSB sind für den Güter- und Reisezugverkehr eingerichtet.

Tabelle 1

Strecke	Von	Nach	Verkehrsleistung
Strohgäubahn	Korntal	Heimerdingen	Güter- und Reisezugverkehr

3.2. Technische und betriebliche Parameter des Schienennetzes

Für die Betriebsdurchführung gilt die EBO, die FV-NE, die Unfallverhütungsvorschriften sowie die für den Bereich der Strohgäubahn geltende SbV.

Für die unter 3.1 genannten Streckenabschnitte gelten des Weiteren die im Anhang beschriebenen Parameter. Im Anhang sind auch die Gleislagepläne enthalten.

Tabelle 2

Strecke	Von	Nach	Technische und betriebliche Parameter Anhang Nr.	Gleislagepläne Anhang Nr.
Strohgäubahn	Korntal	Heimerdingen		

3.3. Übergang zu anderen Streckennetzen

Eine Übergangsmöglichkeit zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber besteht in folgenden Betriebsstellen:

Tabelle 3

Strecke	Von	Nach	Übergangsmöglichkeit	Anschließen-der Infrastrukturbetreiber
Strohgäubahn	Korntal	Heimerdingen	Korntal	DB Netz AG
			Heimerdingen Bei km 17,575	WEG

3.4. Streckenöffnung und Betriebsruhezeiten

Die Streckenabschnitte des ZSB sind ganzjährig 24 Stunden täglich geöffnet. Die Nutzung der unter Punkt 3.3 genannten Übergänge richtet sich nach den Betriebszeiten der anschließenden Infrastrukturbetreiber.

3.5. Einsatz von funkferngesteuerten Triebfahrzeugen

Auf eine besondere Erlaubnis seitens der ZSB zum Betrieb funkferngesteuerter Triebfahrzeuge wird verzichtet. Für den Betrieb der Triebfahrzeuge gilt in vollem Umfang Punkt 2.4 der SNB-AT.

Angaben und Einschränkungen zum Betrieb der funkferngesteuerten Triebfahrzeuge auf der Infrastruktur des ZSB 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 Anweisungen geregelt sind.

3.7. Besetzung der Betriebsstellen

Ist zur Durchführung einer Zugfahrt die Besetzung einer Betriebsstelle über die im Anhang genannten Zeiten hinaus notwendig, wird eine über den Trassenpreis hinaus gehende Zahlung hinsichtlich der erforderlichen Betriebsstellenbesetzung erforderlich. Näheres hierzu regelt Punkt 8.2.

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 Betreiber der Strecke (WEG) zur Verfügung gestellt.

Nach Beendigung des Vertragsverhältnisses sind die Betriebsmittel vollständig zurückzugeben.

Für verlorene Betriebsmittel beschafft die WEG Ersatz, in diesem Zusammenhang entstandene Kosten werden der WEG vom Zugangsberechtigten vollumfänglich erstattet.

3.9. Anlagenbedienung durch den Zugangsberechtigten

Für die selbständige Bedienung der Betriebsanlagen gilt für das EVU die im Bereich der Strohgebühnen geltende Sammlung der betrieblichen Vorschriften (SbV) in ihrer jeweils gültigen Fassung.

3.10. Störungen in der Betriebsabwicklung

Bei Störungen in der Betriebsabwicklung (vgl. Punkt 5.3 SNB-AT) verfährt der ZSB nach den Regelungen, die in der Sammlung der betrieblichen Vorschriften (SbV) enthalten sind. Diese sind diesen SNB-BT als Anhang 6 beigelegt.

3.11. Notfallmanagement

Bei gefährlichen Ereignissen im Sinne der BUVO-NE stellt der Zugangsberechtigte dem ZSB die erforderlichen Daten und Dokumente zur Verfügung, damit der ZSB 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 Betriebsleitung der WEG 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 ZSB frühzeitig im Internet bekannt gegeben.

3.13. Bezug von Regelwerken

Die auf dem Schienennetz geltenden Regelwerke (insbesondere FV-NE, SbV) können einmalig kostenfrei vom ZSB bezogen werden. Weitere Exemplare werden gegen Erstattung der Kosten zuzüglich eines Verwaltungskostenaufschlages von 15 % abgegeben. Die Bezugsadresse ist unter Punkt 6.1 angegeben.

Die FV-NE und BUVO-NE kann auch bezogen werden durch den Flöttmann-Verlag, Postfach 16 53, 33246, Gütersloh, Tel. (0 52 41) 86 08-22, Fax (0 52 41) 86 08-29.

4. Entgeltgrundsätze für Trassenpreise

4.1. Berechnungsgrundlage für Trassenpreise

Die Preise für die Nutzung von Trassen werden je gefahrenen Zugkilometer berechnet.

4.2. Im Trassenpreis für eine Zugtrasse enthaltene Leistungen

- Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen,
- Nutzung der für die Zugfahrten bereitgestellten Streckengleise; in Bahnhöfen die Nutzung aller möglichen Hauptgleise im Rahmen der Gleisbelegung,
- Nutzung der Gleise für je eine Fahrt zur Bereitstellung bzw. zum Abziehen eines Zuges zwischen einer örtlichen Anlage und dem Gleis innerhalb desselben Bahnhofs, an dem die dazugehörige Zugfahrt beginnt bzw. endet oder unterbrochen wird.,
- die vereinbarten Aufenthaltszeiten vor Abfahrt bzw. nach Ankunft eines Zuges im Anfangs- bzw. Endbahnhof,
- die vereinbarten planmäßige Aufenthalte während der Zugfahrt,
- außerplanmäßige Halte, die durch die Betriebsführung bedingt sind,
- die Betriebsführung der Infrastruktur während der Besetzungszeit der Betriebsstellen im üblichen Umfang einschließlich der Bedienung der für eine Zugbewegung erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme, die Koordination der Zugbewegungen und die Bereitstellung von Informationen über die Zugbewegungen.

4.3. 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.

4.4. Stornierungskosten

Für die Abbestellung von Zugtrassen wird vom ZVVW ein Stornierungsentgelt nach folgenden Grundsätzen erhoben.

Tabelle 4

Zeitpunkt der Stornierung vor Wirksamwerden der Trasse (in Kalendertagen)	Stornokosten vom Trassenpreis
Größer oder gleich 5	Kostenfrei
Kleiner 5 bis 3	30%
Kleiner 3 bis 1	60%
Kleiner 1	90%

5. Leistungsabhängige Entgeltregelung für Trassennutzung

5.1. Grundsatz und Ziel des Anreizentgeltes

Die für Trassennutzungen dem ZSB zu entrichtenden Entgelte sind (gem. § 21 Abs.1 EIBV) so gestaltet, dass sie durch leistungsabhängige Bestandteile dem EVU und dem ZVVW Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes bieten.

5.2. Leistungskriterium

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

Gegebenenfalls werden die Verspätungsminuten des Zuges vom ZSB mit der jeweiligen Verspätungsursache und der verantwortenden Partei (ZSB oder EVU) ermittelt und dokumentiert. Die so dem ZSB und dem EVU zugewiesenen Verspätungsminuten werden monatlich pro Partei erfasst und gegenseitig verrechnet.

Aus der Saldierung kann sich dann entweder ein vom EVU zu leistendes Anreizentgelt oder aber ein Anreizentgelt ergeben, das vom ZSB 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.

5.3. Ermittlung und Aufzeichnung von Verspätungsminuten

Pünktlichkeit ist die zeitgerechte Durchführung der Zugfahrt im Zeitfenster der jeweiligen Zugtrasse zwischen Start- und Zielbahnhof, wobei eine Abweichung von bis zu 4 Minuten 59 Sekunden im Sinne dieser Definition als pünktlich betrachtet wird. Unpünktlichkeit ist, wenn die tatsächliche Nutzung des Schienennetzes von der vereinbarten Zugtrasse um 5 Minuten oder mehr abweicht. Die Zeiterfassung erfolgt minutengenau am Messpunkt (Zielbahnhof) und wird bei besetzter Zugleitung vom Zugleiter, bei nicht besetzter Zugleitung vom EVU - bei Verspätungen mit Angabe der Ursache - dokumentiert.

Der Fahrzeugführer des EVU ist verpflichtet, dem Zugleiter den Grund der Verspätung umgehend mitzuteilen. Während einer nicht besetzten Zugleitung vom EVU erfasste Daten sind dem ZSB bis 7 Kalendertage nach Monatsende un- aufgefördert mitzuteilen.

Verspätungsgründe sind hauptsächlich die in der Tabelle 5 aufgelisteten Ursachen. Die Verspätungsminuten werden fortlaufend in einem Zeitkonto gesammelt.

5.4. Verantwortlichkeit und Differenzierung der Verspätungsursachen

Die leistungsabhängige Entgeltregelung ist nach Verspätungsursachen und dem hierfür verantwortlichen Unternehmen differenziert. Die Verspätungsursachen werden gemäß der nachfolgenden Tabelle zugeordnet:

Tabelle 5

Zuweisung der Ursache nach Verantwortungsbereich		
ZSB	EVU	Zuweisung nicht möglich
Fehler in der Fahrplankonstruktion		
Personalbedingte Ursachen		
Oberbaumangel/ Langsamfahrstellen		
Störungen im Gleisbauablauf	Verspätete Übergabe an ZSB	Zugfolge
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 Wagen	Pseudominuten (Zeitumstellung)
Störung der Telekommunikation	Störung am Triebwagen	Behördliche Maßnahmen am/im Zug
Sonstiges	Sonstiges	Sonstiges

5.5. Monetäre Bewertung der Erhebungsdaten

Die ermittelten Verspätungsminuten auf dem Zeitkonto werden vom ZSB zum Monatsende in einer Liste dargestellt und summiert. Die Summe der Verspätungsminuten auf dem Zeitkonto wird mit dem in der Liste der Entgelte genannten Betrag multipliziert. Das Ergebnis der Multiplikation ist - je nach Verantwortungsbereich - das dem jeweiligen Vertragspartner gegenüber geschuldete leistungsabhängige Entgelt.

Bis zum 25. des Folgemonats teilt der ZSB 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.

Der ZSB 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.

5.6. Reklamationsverfahren

Ist das EVU nach Zugang der dargestellten Liste der Verspätungsminuten und des sich daraus ergebenden Anreizentgeltes nicht einverstanden, so muss das EVU binnen eines Monats nach Zugang der Forderung über die Anreizentgelte für die jeweilige Monatsperiode unter Darlegung der Gründe die Reklamation geltend machen.

Nach Verstreichen der Frist ist die Reklamation ausgeschlossen, des Weiteren gilt die Unterlassung einer Reklamation als Genehmigung des Anreizentgeltes.

6. Antrags- und Zuweisungsverfahren

6.1. Ansprechpartner

Ansprechpartner für Trassenanmeldungen sowie für allgemeine Auskünfte und für den Bezug von Regelwerken:

Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH
Fachbereich Infrastruktur
Seewiesenstraße 19 - 23
71334 Waiblingen
Telefon: (0 71 51) 3 03 80-0
Telefax: (0 71 51) 3 03 80-19
Email: infrastrukturzugang@weg-bahn.de

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 Anhang 5 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 ZSB als Stornierung und Neubestellung behandelt und nach den Entgeltgrundsätzen berechnet.

6.5. Trassenstornierung

Beim ZSB 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 ZSB 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 ZSB ein Entgelt erhoben.

6.7. Dauerhafte Genehmigung für außergewöhnliche Transporte

Für regelmäßig - in gleicher Konfiguration - wiederkehrende außergewöhnliche Transporte kann der ZSB zur Vermeidung von Einzelfallprüfungen dem Zugangsberechtigten eine zeitlich befristete Dauergenehmigung erteilen.

Bei Änderungen der Konfiguration besteht eine Informationspflicht des EVU gegenüber dem ZSB.

6.8. Gefahrguttransporte

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

7. Informationen über die verfügbare Schienenwegkapazität

7.1. Bereitstellung

Gemäß § 14 Abs. 3 Satz 2 EIBV wird vom ZSB 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, vom ZSB 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.

7.3. Kapazitätsbedarf für Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

Alle Streckenabschnitte des ZSB sind eingleisig. Daher können größere Instandhaltungs- und Baumaßnahmen teilweise nur mit Beeinträchtigungen im Betriebsablauf oder mit Streckensperrungen durchgeführt werden. Streckensperrungen aufgrund von planbaren Instandhaltungs- und Baumaßnahmen werden Zugangsberechtigten mit betroffenen, zugeteilten Trassen so früh wie möglich, mindestens jedoch 2 Monate vor der jeweiligen Streckensperrung mitgeteilt.

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 ZSB 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 Liste der Entgelte 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.