



Schiennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) der

Hanseatische Infrastrukturgesellschaft mbH (HIG)

Besonderer Teil (SNB-BT)

Gültig ab 15.12.2019

Die hier veröffentlichten Entgeltgrundsätze und Entgelte sowie die Regelungen zum Netzzugang für die Netzfahrplanperiode 2019/2020, die das Mindestzugangspaket betreffen und nach § 45 ERegG der Genehmigung durch die BNetzA unterliegen, befinden sich noch im Genehmigungsverfahren. Daher können sich die Entgeltgrundsätze und Entgelte für die Netzfahrplanperiode 2019/2020 ändern. Es gelten abschließend die Entgelte, die mit den SNB veröffentlicht werden.

Stand: 01.12.2019

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|----------|---|-----------|
| 0 | Verzeichnis der Abkürzungen | 3 |
| 1 | Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT | 5 |
| | 1.1 Allgemeines | 5 |
| | 1.2 Ergänzende bzw. abweichende Regelungen zu den SNB-AT | 5 |
| | 1.3 Veröffentlichungen | 9 |
| 2 | Beschreibung der Schienenwege / Zugangsbedingungen | 10 |
| | 2.1 Schienennetz und Verkehrsleistung | 10 |
| | 2.2 Ausnahmeregelungen | 10 |
| | 2.3 Technische und betriebliche Parameter des Schienennetzes..... | 10 |
| | 2.4 Zugangsbedingungen | 10 |
| 3 | Entgeltgrundsätze | 11 |
| | 3.1 Allgemeines | 11 |
| | 3.2 Verkehrsdienste / Marktsegmente allgemein..... | 12 |
| | 3.3 Entgeltregelungen..... | 13 |
| | 3.4 Weitere Entgelte..... | 14 |
| 4 | Kapazitätszuweisung | 17 |
| | 4.1 Antragsverfahren, Form der Anmeldung | 17 |
| | 4.2 Netzfahrplan..... | 17 |
| | 4.3 Gelegenheitsfahrplan..... | 19 |
| | 4.4 Kapazitätsreserven außerhalb des Netzfahrplans..... | 19 |
| 5 | Rechte und Pflichten der Vertragsparteien | 20 |
| | 5.1 Notfallmanagement | 20 |
| | 5.2 Informationen zu einzelnen Zugfahrten | 20 |
| | 5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung | 20 |
| | 5.4 Änderungen an der Infrastruktur | 21 |
| | 5.5 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen | 22 |

Anlagenverzeichnis

0 Verzeichnis der Abkürzungen

| | |
|----------|--|
| Abschn. | Abschnitt |
| AEG | Allgemeines Eisenbahngesetz |
| AG | Arbeitsgemeinschaft |
| Anz. | Anzahl |
| AT | Allgemeiner Teil |
| Bf | Bahnhof |
| Bft | Bahnhofsteil |
| BT | Besonderer Teil |
| BLZ | Bankleitzahl |
| BUVO-NE | Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen |
| BÜ | Bahnübergang |
| BÜSA | Bahnübergangssicherungsanlage |
| BÜV NE | Vorschrift für die Sicherung von Bahnübergängen bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen |
| bzw. | beziehungsweise |
| DB AG | Deutsche Bahn Aktiengesellschaft |
| einschl. | einschließlich |
| EBO | Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung |
| ERegG | Eisenbahnregulierungsgesetz |
| EIU | Eisenbahninfrastrukturunternehmen |
| eG | eingetragene Genossenschaft |
| e. V. | eingetragener Verein |
| EVU | Eisenbahnverkehrsunternehmen |
| EWN | Energiewerke Nord GmbH (Anschlussbahn Rheinsberg) |
| Fdl | Fahrdienstleiter |
| Fr | Freitag |
| GGVSEB | Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt |
| GmbH | Gesellschaft mit beschränkter Haftung |
| G | Güterzug (Bremsstellung) |
| GV | Güterverkehr |
| h | Stunde |
| HIG | Hanseatische Infrastrukturgesellschaft mbH |
| HPfIG | Haftpflichtgesetz |
| HVZ | Hauptverkehrszeit |
| i. H. v. | in Höhe von |
| km | Kilometer |
| km/h | Kilometer pro Stunde |
| Lz | Lokzug (Lokleerfahrt) |
| m | Meter |
| min | Minute |
| mm | Millimeter |
| Mo | Montag |
| NEL | Netzleitung (der HIG) |
| Nr. | Nummer |
| P | Personenzug (Bremsstellung) |
| R | Reisezug (Bremsstellung) |
| R+Mg | Reisezug + Magnetschienenbremse (Bremsstellung) |

| | |
|------------------|---|
| RID | Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter |
| Ril | Richtlinie |
| RIN | Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG |
| RSL | Radsatzlast |
| S | Feiertag |
| S. | Seite |
| s. | siehe |
| Sa | Samstag (Sonnabend) |
| SbV | Sammlung betrieblicher Vorschriften |
| Sk | Streckenklasse |
| SNB-AT / BT / EL | Schienennetz-Benutzungsbedingungen der HIG– Allgemeiner Teil / Besonderer Teil / Entgeltliste |
| So | Sonntag |
| s. o. | siehe oben |
| SPNV | Schienenpersonennahverkehr |
| Std. | Stunde |
| t | Tonne |
| TEIV | Transeuropäische Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung |
| Tfz | Triebfahrzeug |
| TPS HIG | Trassenpreissystem HIG |
| TUZ | Technisch unterstützter Zugleitbetrieb |
| u. a. | unter anderem |
| usw. | und so weiter |
| VDV | Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. |
| VH | Verkehrshalt |
| VT | Verkehrstag |
| z. B. | zum Beispiel |
| ZB | Zugangsberechtigter |
| Zl | Zugleiter |

1 **Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT**

1.1 Allgemeines

Ergänzend zu bzw. abweichend von den SNB-AT gemäß den Empfehlungen des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) legt die Hanseatische Infrastrukturgesellschaft mbH (HIG) als Betreiber von Schienenwegen die im Folgenden aufgeführten Regelungen (SNB-BT) fest.

Die SNB-BT gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen der HIG und den Zugangsberechtigten mit Ausnahme der Nutzung von Serviceeinrichtungen.

Die SNB-BT enthalten Regeln, Fristen, Verfahren und Entgeltgrundsätze für den Zugang und die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der HIG.

1.2 Ergänzende bzw. abweichende Regelungen zu den SNB-AT

Zum Abschn. 2.3.3 SNB-AT

Die Vermittlung von Orts- und Streckenkenntnis durch die HIG erfolgt nach Maßgabe und in der Reihenfolge folgender Möglichkeiten.

1. Vermittlung durch ein auf den Schienenwegen der HIG planmäßig verkehrendes EVU (bzw. dessen Erfüllungsgehilfen)
2. Einweisung bzw. Begleitung durch orts- und / oder streckenkundiges Personal
3. Organisation von Zugfahrten in Kooperation mit einem EVU zur Erringung von Strecken- und Ortskunde durch die HIG

Die Vermittlung gemäß Abs. 1.2 Nr. 1 SNB-BT erfolgt seitens der HIG entgeltfrei. Weitergehende Vertragsverhältnisse entstehen u.U. zwischen den beteiligten Zugangsberechtigten.

Die Durchführung der Maßnahmen gemäß Abs. 1.2 Nr. 2 und 3 SNB-BT erfolgen in Abhängigkeit, verfügbarer Ressourcen seitens der HIG und etwaiger EVU-Partner. Für die Leistungen gem. Abs. 1.2 Nr. 3 SNB-BT wird ein Entgelt gem. Abschnitt 3.4.6 SNB-BT erhoben.

Zum Abschn. 2.4.1 SNB-AT

Zur Durchführung von Probe- und Versuchsfahrten hat der Zugangsberechtigte die Abweichungen der Fahrzeuge gegenüber den benannten Bestimmungen sowie darauf beruhende Vorschläge für Maßnahmen zur Gewährleistung der Betriebssicherheit auf andere Weise der HIG anzuzeigen. Die Art und Weise der Durchführung der Fahrten entscheidet die HIG.

Zum Abschn. 2.4.2 SNB-AT

Einzelheiten zu baulichen und betrieblichen Standards sind in Abschn. 2 der SNB-BT beschrieben.

Bei Abweichungen der Fahrzeugausrüstung zu den benannten Standards gilt der Hinweis zum Abschn. 2.4.1 SNB-AT entsprechend.

Zum Abschn. 3.1.2 SNB-AT

Für die Nutzung der Schienenwege der HIG gelten die in der **Anlage 06** aufgeführten Regelwerke; diese sind Bestandteil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen.

Die Regelwerke sind unter nachfolgenden Bezugsquellen erhältlich.

DB Kommunikationstechnik GmbH

Medien- und Kommunikationsdienste Informationslogistik
Kriegsstraße 136
76133 Karlsruhe

www.deutschebahn.com

Kundenservice

Telefon 0721 938 5965

Telefax 069 265 57986

Mail: dzd-bestellservice@deutschebahn.com

beka GmbH

Von-Werth-Str. 37

50670 Köln

Telefon: 0221 951449-17

Fax: 0221 951449-20

Mail: lahme@beka.de

Die betrieblichen Bestimmungen der HIG sind unter <http://www.hans-infra.de> erhältlich.

Zum Abschn. 3.2.1 SNB-AT

Einzelheiten siehe Abschn. 4. SNB-BT.

Zum Abschn. 3.4.2 SNB-AT

Als Arbeitstag gelten die Wochentage Montag bis Freitag, außer gesetzliche Feiertage.

Zum Abschn. 3.4.3 SNB-AT

Die Frist zur Entscheidung nach besonders aufwändiger Bearbeitung kann auf Antrag des Zugangsberechtigten und Zustimmung der HIG auf bis zu einer Woche verkürzt werden.

Zum Abschn. 3.4.5 SNB-AT

Siehe Hinweis zum Abschn. 3.4.2. SNB-AT

Die Frist zur Annahme eines Angebotes zum Abschluss einer Vereinbarung nach §§ 20 Abs. 1 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG im Gelegenheitsverkehr kann bei besonders aufwändiger Bearbeitung auf bis zu fünf Arbeitstage verlängert werden.

Zum Abschn. 4.1 SNB-AT

Näheres enthält Abschn. 3. SNB-BT.

Zum Abschn. 4.4 SNB-AT

Alle Zahlungen an die HIG sind auf folgendes Konto vorzunehmen:

| | |
|-----------------|------------------------|
| Bankverbindung: | Commerzbank |
| IBAN: | DE14160400000103931200 |
| BIC: | COBADEFFXXX |

Rechnungslegung durch die HIG erfolgt monatsweise.

Abweichend kann die HIG Abschlagsrechnungen für Leistungen außerhalb des Netzfahrplanes bzw. Regelverkehrs ab einer Summe von 3.000,00 € (netto) erstellen.

Der Einbehalt unbestrittener Entgeltkosten ist nicht zulässig, die unbestrittenen Posten einer Rechnung sind als Teilzahlung zwingend zu zahlen.

Für jede Mahnung auf einen nicht fristgerecht gezahlten Rechnungsbetrag erhebt die HIG eine pauschale Mahngebühr von 40,00 € (netto).

Zum Abschn. 4.6 SNB-AT

Wird der Abruf von Sicherheitsleistungen seitens der HIG für Leistungen für Gelegenheitsverkehre erforderlich, kann die HIG am Tage vor der beantragten Trassendurchführung die Vorlage einer entsprechenden Überweisungsbestätigung fordern; bei Nichtvorlage kann die Trassendurchführung am Verkehrstag geweigert werden.

Zum Abschn. 5.1 SNB-AT

Einzelheiten sind im Abschn. 5.1 SNB-BT geregelt.

Zum Abschn. 5.2 SNB-AT

Einzelheiten sind im Abschn. 5.2 SNB-BT geregelt.

Zum Abschn. 5.3 SNB-AT

Einzelheiten sind im Abschn. 5.3 der SNB-BT geregelt.

Zum Abschn. 5.4 SNB-AT

Zur Wahrnehmung der Rechte der HIG legitimieren sich deren Mitarbeiter durch Dienstaussweis. Die Rechte der HIG können auch durch Mitarbeiter der Regio Infra Nord-Ost GmbH & Co. KG wahrgenommen werden. Diese legitimieren sich ebenfalls mittels Dienstaussweis.

Zum Abschn. 5.5 SNB-AT

Siehe Hinweis zum Abschn. 5.4 SNB-AT

Zum Abschn. 5.6 SNB-AT

Das Procedere zu Informationen über beabsichtigte Änderungen an der Infrastruktur ist in Abschnitt 5.4 der SNB-BT beschrieben.

Zum Abschn. 5.7.2 SNB-AT

Einzelheiten sind im Abschn. 5.5 der SNB-BT geregelt.

Zum Abschn. 6.1.1 SNB-AT

Neben dem geltenden Grundsatz übernimmt die HIG keine Haftung für eine richtlinienkonforme Umsetzung durch das EVU bei der im Abschn. 1.2 Nr. 4 SNB-BT dargelegten Möglichkeit der Vermittlung von Streckenkenntnis.

Zum Abschn. 6.5 SNB-AT

Die Haftung der HIG für Abweichungen vom Fahrplan und für Betriebsstörungen, die diese nicht zu vertreten hat, ist im gesetzlich zulässigen Umfang ausgeschlossen.

Zum Abschn. 7.2 SNB-AT

Für die Feststellung der nächsten besetzten Betriebsstelle zur Verständigung im Gefahrenfall enthält Abschn. 5.4 der SNB-BT entsprechende Regelungen.

1.3 Veröffentlichungen

Die von der HIG zu veranlassenden, notwendigen Veröffentlichungen werden unter folgender Internetadresse bereitgestellt:

www.hans-infra.de

Die Internetadresse wird im Bundesanzeiger bekannt gegeben.

2 Beschreibung der Schienenwege / Zugangsbedingungen

2.1 Schienennetz und Verkehrsleistung

Im Folgenden werden die durch die HIG betriebenen Schienenwege dargestellt bzw. beschrieben; eine Streckenkarte enthält die **Anlage 01** – Übersichtskarte Streckennetz HIG. Eine weitergehende Beschreibung des Streckennetzes enthalten die **Anlage 02** – Streckenübersicht HIG sowie die **Anlage 03** - Betrieblich, technische Parameter Streckennetz HIG. Die betrieblichen und technischen Standards gelten gleichermaßen für alle Verkehrsdienste.

Die Übersicht zu den Besetzungszeiten der einzelnen Betriebsstellen sind der **Anlage 04** – Besetzungszeiten / Streckenöffnungszeiten Betriebsstellen HIG zu entnehmen.

2.2 Ausnahmeregelungen

Im Rahmen freier, auf jeder Strecke vorhandener Betriebszeiten ist die Nutzung der Schienenwege auch für besondere Verkehrsdienste (z. B. zu Versuchszwecken oder Filmarbeiten) möglich.

Für derartige Zwecke können betriebliche oder technische Restriktionen bei der Nutzung angewiesen werden; die Entgeltgrundsätze gelten in der Regel dann nicht und werden durch Dienstleistungsangebote der HIG ersetzt.

2.3 Besonderheiten hinsichtlich der technischen und betrieblichen Parameter der Schienenwege

Die technischen und betrieblichen Parameter sind streckenweise aufgelistet, siehe Abschnitt 2.1. SNB-BT.

Verkehrsdienste, die einzelne Parameter nicht erfüllen, können nach besonderer Prüfung durch die HIG und bei grundsätzlicher Realisierbarkeit entsprechend den eisenbahngesetzlichen Bestimmungen durchgeführt werden.

2.4 Zugangsbedingungen

Jede Nutzung von Zugtrassen setzt deren vorherige Anmeldung durch den Zugangsberechtigten nach Abschnitt 4 der SNB-BT HIG voraus.

Die Anmeldung von Trassen gemäß Abschnitt 4 SNB-BT setzt den Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages (INV) zwischen den Zugangsberechtigten und der HIG nach dem Muster der **Anlage 05** voraus.

In Verbindung mit den Regelungen der SNB werden somit die erforderlichen Vereinbarungen über

- die Einzelheiten des Zugangs, insbesondere hinsichtlich des Zeitpunkts und der Dauer der Nutzung,
- das zu entrichtende Entgelt und
- die sonstigen Nutzungsbedingungen.

zwischen dem Zugangsberechtigten und der HIG angemessen, nichtdiskriminierend und transparent getroffen.

3 Entgeltgrundsätze und Mindestzugangspaket

3.1 Allgemeines

Die Entgelte sind gemäß § 31 Abs. 1 ERegG kalkuliert. Das Entgelt für die Benutzung der Schienenwege deckt die Pflichtleistungen gemäß Anlage 3 Nr. 2 ERegG ab. Daher sind mit dem zu entrichtenden Entgelt für eine Trasse folgende Leistungen des Mindestzugangspaketes abgegolten:

- Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität,
- das Recht zur Nutzung zugewiesener Schienenwegkapazität;
- die Nutzung der Eisenbahnanlagen einschließlich Weichen und Abzweigungen;

- die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen;
- alle anderen Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.

Im Speziellen sind im o.g. Mindestzugangspaket neben den Kosten für Instandhaltung und Überwachung der Infrastruktur auch die Kosten für die Betriebsführung enthalten. Diese umfassen u.a. die Besetzung der Betriebsstellen sowie der Netzleitung, die Erstellung von Fahrplänen / Fahrplananordnungen gem. Antrag der Zugangsberechtigten im Netzfahrplan und Gelegenheitsverkehr, anteilige Kosten für die Bereitstellung der Betriebsleitung, Mitarbeiter in der Verwaltung des Infrastrukturbereichs sowie der Infrastrukturplanung, sowie allgemeine Verwaltungskosten.

Das Entgelt für das Mindestzugangspaket je Marktsegment setzt sich aus den unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs (ukZ) und einem Aufschlag bis zur Deckung der Vollkosten (Vollkostenzuschlag) gemäß der relativen Tragfähigkeit des jeweiligen Marktsegmentes nach § 36 ERegG sowie möglichen weiteren Elementen (z.B. Nachlass gem. § 38 ERegG) zusammen. In den weiteren Elementen ist eine angemessene Rendite gemäß § 36 Abs. 2 ERegG berücksichtigt. Diese umfasst u.a. Wagnis und Gewinn sowie Rücklagen für erforderliche Investitionen.

Entgelt für Mindestzugangspaket je Marktsegment = Kosten des unmittelbaren Zugbetriebs (ukZ) + Aufschlag bis zur Deckung der Vollkosten (Vollkostenzuschlag) + angemessene Rendite (gem. § 36 Abs. 2 ERegG) – Nachlass zur Förderung der Benutzung von Strecken mit sehr niedrigem Auslastungsgrad (gem. § 38 Abs. 3 ERegG)

Die Berechnung des Trassenentgelts basiert auf den vertraglich vereinbarten Trassenkilometern.

Trassenentgelt = Entgelt für Mindestzugangspaket je Marktsegment x Trassenkilometer.

Die Entgelte verstehen sich zuzüglich der gesetzlich geltenden Mehrwertsteuer.

3.2 Verkehrsdienste / Marktsegmente allgemein

Aufgrund der gegebenen bzw. hinreichend absehbaren Nachfragestruktur ist es unter Umständen sinnvoll, im Rahmen der Verkehrsdienste nach § 2 Abs. 2 AEG Marktsegmente zu unterscheiden. Als Verkehrsdienste im Sinne des § 2 Abs. 2 AEG gelten Schienengüterverkehr; Schienenpersonennahverkehr und Schienenpersonenfernverkehr.

Die Segmentierung im Verkehrsdienst Schienengüterverkehr erfolgte aufgrund der Kundenbedürfnisse, der Anforderungen an den Transport der einzelnen Güter sowie der Konfiguration der verkehrenden Züge im Streckennetz der HIG.

Ob es sich bei einer Trasse um Schienenpersonennahverkehr oder Schienengüterverkehr handelt, ist in der Trassenanmeldung durch den Zugangsberechtigten anzugeben. Siehe auch Abschnitt 3.2.2 der SNB-BT HIG.

3.2.1 Schienengüterverkehr gemäß § 2 Abs. 2 AEG

Unter Schienengüterverkehr sind alle Schienenverkehrsdienste zu verstehen, deren Zweck und Tätigkeit in Transport von Gütern nicht hingegen in der Beförderung von Personen besteht.

Des Weiteren werden dem Schienengüterverkehr alle Fahrten zugerechnet, welche nicht dem Verkehrsdienst Schienenpersonennahverkehr oder Schienenpersonenfernverkehr zugeordnet werden können.

Innerhalb des Verkehrsdienstes Schienengüterverkehr werden keine Marktsegmente unterschieden.

3.2.2 Schienenpersonennahverkehr gemäß § 2 Abs. 2 AEG

Schienenpersonennahverkehr im Sinne dieser SNB dient überwiegend der Beförderung von Personen im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr. Dies ist der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Zuges die gesamte Reiseweite 50 km oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

Innerhalb des Verkehrsdienstes Schienenpersonennahverkehr werden aufgrund der im Netz verkehrenden Fahrten und Anforderungen hinsichtlich der Dienstleistungsqualität keine weiteren Marktsegmente unterschieden.

Dem Verkehrsdienst Schienenpersonennahverkehr werden alle Trassennutzungen zugeordnet, die mit Fahrzeugen des Personenverkehrs erbracht werden und die Kriterien des Abs. 1 (Abschnitt 3.2.2 SBN-BT HIG) erfüllen. Zu Fahrzeugen des Personenverkehrs zählen Triebfahrzeuge und Wagen, Triebzüge und Triebwagen, welche zur Personenbeförderung dienen.

3.2.3 Schienenpersonenfernverkehr

Zum Schienenpersonenfernverkehr gehören alle Personenverkehrsdienste, bei denen es sich nicht um Schienenpersonennahverkehr gemäß Pkt. 3.2.2 SNB-BT handelt.

Gemäß § 36 Abs. 3 Satz 2 ERegG wird im Marktsegment Schienenpersonenfernverkehr derzeit keine Leistung erbracht. Daher sind für die Entgelte für den Schienenpersonenfernverkehr keine Aufschläge aufgenommen worden und lediglich die Kosten des unmittelbaren Zugbetriebes anzusetzen.

3.3 Entgeltregelungen

Die Trassenentgelte der jeweiligen Verkehrsdienste bzw. Marktsegmente können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

| Marktsegment | Trassenentgelt in Euro je Trkm | Unmittelbare Kosten des Zugbetriebes | Vollkostenzuschlag | Rendite |
|--------------|--------------------------------|--------------------------------------|--------------------|---------|
| SPNV | 5,60 | 1,69 | 3,63 | 0,28 |
| SPFV | 1,74 | 1,69 | 0,00 | 0,00 |
| SGV | 3,91 | 1,69 | 2,02 | 0,20 |

3.3.1 Nachlässe gem. § 38 Abs. 3 ERegG

Nachlässe gemäß § 38 Abs. 3 ERegG werden nicht gewährt.

3.4 Weitere Entgelte

3.4.1 Stornierung

Für die Nichtnutzung vertraglich vereinbarter und zugewiesener Trassen werden Stornierungsentgelte gemäß nachfolgender Übersicht erhoben.

Weiterhin werden in Abhängigkeit vom Stornierungszeitpunkt weitere prozentuale Aufschläge erhoben.

| Zeitpunkt der Stornierung | Stornierungsentgelt |
|--|----------------------------|
| >30 Kalendertage | 0,00 Euro |
| = 30 Kalendertag bis einschließlich 8 Kalendertage vor Verkehrstag | 25% des Trassenentgeltes |
| ab Kalendertag 7 bis 24 h vor Verkehrstag | 50% des Trassenentgeltes |
| 24 h vor Verkehrstag oder weniger | 90% des Trassenentgeltes |

Die Entgelte verstehen sich zzgl. der gesetzlich geltenden Mehrwertsteuer.

3.4.2 Entgelte für Änderungen / Anpassung Trasse

Für jede Änderung einer Trasse wird ein Entgelt in Höhe von 40,00 € (netto) erhoben.

Folgende Tatbestände stellen Änderungen dar, für die ein Änderungsentgelt erhoben wird:

- Änderung der Geschwindigkeit ohne Änderung des Verkehrstages
- Änderung der zeitlichen Lage ohne Änderung des Verkehrstages

3.4.3 Entgelt für Angebotserstellung für Trassenmachbarkeitsstudien

Für die Erstellung von Angeboten für Trassenmachbarkeitsstudien wird ein Entgelt nach Aufwand erhoben. Das Entgelt wird mit 40,00 € je Stunde und Mitarbeiter berechnet, mindestens werden zwei Stunden in Rechnung gestellt.

Darüber hinaus erfolgt die weitere Berechnung je Mitarbeiter und angefangene 30 Minuten.

Die HIG erstellt im Vorfeld ein gesondertes Angebot mit dem geschätzten Aufwand und den vsl. zu erwartenden Entgelten. Die Abrechnung erfolgt im Nachgang entsprechend dem tatsächlich entstandenen Aufwand.

Die Entgelte verstehen sich zuzüglich der gesetzlich geltenden Mehrwertsteuer.

3.4.4 Entgelt für Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten / Betriebsstellen ohne planmäßige Besetzung

Die Besetzung der Stellwerke ist regelmäßig im Trassenentgelt enthalten, wenn es sich um Betriebsstellen handelt, die regulär mit Personal besetzt sind. Auf Betriebsstellen ohne planmäßige Besetzung oder bei Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten werden zusätzliche Entgelte berechnet.

Das Entgelt beträgt **60,00 € je Stunde** und Dienstposten. Es umfasst zusätzlich zu den Personalkosten etwaige Fahrtkosten. Diese Regelung greift bei Dienstzeitverlängerungen (vor/nach der Regeldienstzeit, ebenso in Pausen) sowie für zusätzlichen Schichten uneingeschränkt.

Für zusätzliche Schichten oder bei Besetzung von Betriebsstellen außerhalb der Streckenöffnungszeiten werden mindestens 4 Besetzungsstunden abgerechnet. Darüber hinaus oder bei Dienstzeitverlängerung erfolgt die Berechnung je Dienstposten und angefangene Stunde.

Sofern mehrere Zugangsberechtigte eine Strecke ohne planmäßige Besetzung der Betriebsstellen oder außerhalb der Streckenöffnungszeiten nutzen, werden die zusätzlichen Entgelte für die Besetzung der Betriebsstellen auf die beteiligten Zugangsberechtigten gleichmäßig aufgeteilt.

Es wird kein gesondertes Entgelt erhoben, wenn eine Fahrt außerhalb der Streckenöffnungszeiten oder über eine Strecke ohne planmäßige Besetzung der Betriebsstellen erfolgt und dies die HIG zu vertreten hat.

Eine Übersicht zu den Streckenöffnungszeiten bzw. den planmäßigen Besetzungszeiten der Betriebsstellen der HIG kann der **Anlage 04** entnommen werden.

Die Entgelte verstehen sich zuzüglich der gesetzlich geltenden Mehrwertsteuer.

3.4.5 Rangieren

Als Rangierleistungen in Verbindung mit bestellten Zugtrassen auf der Infrastruktur der HIG sind lediglich die Bedienung, der durch örtliches Personal der HIG zu bedienenden Steuerungs- und Sicherungssysteme auf den Betriebsstellen anzusehen.

Dabei erfolgt eine Bedienung für Rangierfahrten:

- im Zusammenhang mit zugewiesener Trassenkapazität, sowie
- bei regulär besetzten Betriebsstellen für den Zugangsberechtigten unentgeltlich; die Entgelte für die Bedienung von Gleisanschlüssen bleiben davon unberührt.

Für die Abwicklung darüberhinausgehender Rangierleistungen werden Entgelte analog Pkt. 3.4.4 SNB-BT erhoben.

3.4.6 Vermittlung von Strecken- und Ortskunde

Für die Vermittlung von Strecken- und Ortskunde durch die HIG werden folgende Entgelte erhoben:

- örtliche Einweisung gemäß Abs. 1.2 Nr. 2 SNB-BT (z. B. auf Betriebsstellen):
250,00 €
(pauschal je Einweisung und Betriebsstelle – maximale Dauer: 2 Stunden)
- Begleitung von Zugfahrten, Lotsendienste gemäß Abs. 1.2 Nr. 2 SNB-BT
50,00 €/h
(einschl. Anrechnung An-/Abfahrt und mit einer Mindestschichtdauer von 4,0 Std)
- Organisation von Streckenkundefahrten
40,00 €/h

3.4.7 Gedruckte Buchfahrpläne und La-Ausgaben

Die o. g. Unterlagen werden nur auf Anfrage bereitgestellt.

Für die Bereitstellung der o.g. Unterlagen wird ein Entgelt gemäß marktüblicher Preise für den Druck und den Versand fällig, welches die HIG im Vorfeld der Erstellung mittels gesondertem Angebot bekannt gibt.

Das Entgelt berücksichtigt Kosten für die Rechnernutzung, Druckkosten und Personalaufwand, sowie eine marktübliche Rendite.

4 Kapazitätszuweisung

4.1 Antragsverfahren, Form der Anmeldung

Die Konstruktion und Zuweisung von Trassen erfolgt auf Basis von Trassenanmeldungen. Für die Trassenanmeldung gibt es aufgrund der zahlreichen Schnittstellen der Schienenwege der HIG zu anderen Betreibern der Schienenwege folgende Möglichkeiten:

- a) Trassenanmeldung bei einem Betreiber der Schienenwege, dessen Schienenweg von einem Antrag betroffen ist, entsprechend dessen Grundsätzen (z. B. Trassenportal DB Netz AG)
- b) Trassenanmeldung bei der HIG mit dem Trassenanmeldeformular der **Anlage 07**

Der den Antrag entgegennehmende Betreiber der Schienenwege leitet vor der Konstruktion des eigenen Trassenabschnittes den Trassenantrag an den beteiligten Betreiber der Schienenwege weiter. Er übernimmt die organisatorische Abstimmung für die Konstruktion der Gesamttrasse und steht dem Zugangsberechtigten als Ansprechpartner für die Gesamttrasse zur Verfügung.

Die Trassenkonstruktion wird in einem Staffettenverfahren durchgeführt, in dem sukzessive – grundsätzlich beginnend am gewünschten Startpunkt der Trasse – in Abfolge des Laufwegs der Trasse die am Laufweg beteiligten Vertragsparteien in ihrem Verantwortungsbereich die Trassenkonstruktion vornehmen. Soweit die Betreiber der Schienenwege zustimmen, kann eine andere Konstruktionsreihenfolge gewählt werden.

Die vorbeschriebene Verfahrensweise gilt für Trassen im Netzfahrplan als auch im Gelegenheitsverkehr.

Anträge auf Zuweisung einzelner Zugtrassen können jederzeit schriftlich gestellt werden. Der Zugangsberechtigte ist verantwortlich, dass der Antrag alle Angaben enthält, die nach SNB erforderlich sind, um über den Antrag zu entscheiden.

4.2 Netzfahrplan

Die HIG stellt Zugtrassen dem Zugangsberechtigten im vertraglich vereinbarten Umfang für das Erbringen durch den Zugangsberechtigten nach Maßgabe der Bedingungen der SNB zur Verfügung.

Die Frist für den Eingang von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität im Netzfahrplan endet am 2. Montag im April, spätestens 4 Monate nach Ablauf der Frist für die Einreichung von Anträgen seitens des Zugangsberechtigten erstellt die HIG einen Netzfahrplanentwurf. Die Zugangsberechtigten haben nach Veröffentlichung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs eine Frist von einem Monat zur schriftlichen Stellungnahme. Nach Ende dieser Frist hat die HIG einen Zeitraum von maximal 2 Wochen zur Bewertung potenzieller Stellungnahmen und ggf. Abhilfe berechtigter Beanstandungen. Nach Ablauf dieser Frist steht gem. § 53 Abs. 3 ERegG der endgültige Netzfahrplan fest.

Die HIG unterbreitet den Zugangsberechtigten ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung der im Netzfahrplan zugewiesenen Kapazitäten oder die Ablehnung des Antrags mit Begründung. Das Angebot kann nur innerhalb von 5 Arbeitstage angenommen werden. Nach Annahme des Angebotes durch den Zugangsberechtigten stellt die HIG die erforderlichen Fahrplanunterlagen zur Verfügung.

Der Wechsel des Netzfahrplans erfolgt am zweiten Samstag im Dezember um 24:00 Uhr. Der Netzfahrplan wird einmal im Kalenderjahr erstellt.

4.3 Gelegenheitsfahrplan

Das Fahrplanangebot kann nur innerhalb von einem Arbeitstag nach Zugang angenommen werden.

Der Zugangsberechtigte kann bereits mit seiner Anmeldung den Verzicht auf eine schriftliche Annahme erklären. In diesen Fällen gilt das Angebot als angenommen, wenn es dem Zugangsberechtigten zugeht und der Zugangsberechtigte nicht unverzüglich widerspricht. Das Angebot ist ebenfalls angenommen, wenn der Zugangsberechtigte aufgrund einer Fahrplananordnung der HIG abfährt.

Die Bearbeitung von Anträgen auf Fahrwegkapazitäten richten sich nach den Besetzungszeiten der Netzleitung.

4.4 Kapazitätsreserven außerhalb des Netzfahrplanes

Die außerhalb des Netzfahrplanes zur Verfügung stehenden Kapazitäten sind der **Anlage 08** zu entnehmen.

5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

5.1 Notfallmanagement

Die HIG hält zur Wahrnehmung ihrer gesetzlichen Pflichten beim Betrieb ihrer Schienenwege ein Notfallmanagement auf der Grundlage der BUVO-NE vor.

Einzelheiten sind in der „Geschäftsanweisung zur Durchführung des Notfallmanagements auf der Infrastruktur der RIN“ geregelt, die dem Zugangsberechtigten auf Anforderung gegen Entgelt i. H. v. 100,00 € zur Verfügung gestellt wird. Die RIN erbringt die Leistungen des Notfallmanagements geschäftsbesorgend im Auftrag der HIG.

In den Anlagen zum INV sind die Ansprechpartner für Unregelmäßigkeiten und Störungen des Bahnbetriebs genannt.

5.2 Informationen zu einzelnen Zugfahrten

Die Informationen gemäß den Buchstaben a) bis c) im Abschn. 5.2.1 SNB-AT an den Vertragspartner werden seitens der HIG in folgender Art und Weise übermittelt:

- a) durch die monatlich herausgegebene „La HIG“ (Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten), die dem Zugangsberechtigten zugestellt wird,
- b) durch Information der Netzleitung (NEL) der HIG an die im Vertrag benannte Stelle des Zugangsberechtigten,
- c) wie b).

Die Informationen gemäß den Buchstaben a) bis c) im Abschn. 5.2.2 SNB-AT durch den Vertragspartner sind an die HIG in folgender Art und Weise zu übermitteln:

- a) an die NEL der HIG,
- b) wie a),
- c) an den für den Streckenabschnitt zuständigen Fahrdienst-/Zugleiter der HIG.

5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung

Störungen in der Betriebsabwicklung umfassen Unregelmäßigkeiten, Abweichungen vom vereinbarten Fahr- oder Betriebsplan sowie andere besondere Vorkommnisse mit Auswirkungen auf den Bahnbetrieb.

Von seinem Fahrbetrieb ausgehende Betriebsstörungen hat der ZB unverzüglich der HIG zu melden, auch wenn keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Sicherheit und Ordnung im Betrieb zu erwarten sind. Über infrastrukturbedingte Betriebsstörungen oder solche, die vom Fahrbetrieb anderer ZB ausgehen, insbesondere Fahrplanabweichungen, informiert die HIG der ZB unabhängig von deren Ursache hinsichtlich der Auswirkungen auf dessen Verkehre.

Die HIG unternimmt unter angemessener Berücksichtigung der Belange der betroffenen ZB alle erforderlichen Maßnahmen, um zu normalen Betriebsbedingungen zurückzukehren. Hierzu kann sie insbesondere Züge verlangsamt oder beschleunigt verkehren lassen oder ggf. auch teilweise umleiten. Sie berücksichtigt weitgehend die Wünsche des ZB nach betrieblicher Disposition für seine Verkehre, insoweit diese dem o. a. Ziel zuträglich sind und sich keine Auswirkungen auf Verkehre anderer ZB ergeben bzw. von dieser Seite keine Einwendungen zu erwarten sind.

Bei Störungen in der Betriebsabwicklung, die eine Nutzung einer Anlage ganz oder teilweise unmöglich machen und deren Ursache in der Betriebsführung der HIG liegt, wird die HIG – wenn möglich – dem ZB die Nutzung einer gleichwertigen Anlage entsprechend der örtlichen und betrieblichen Gegebenheiten im Rahmen der Zumutbarkeit für den ZB anbieten.

Wird eine Anlage von mehreren ZB gemeinsam genutzt, ist die HIG berechtigt, bei Betriebsstörungen bis zur Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen fremde Züge oder Zugteile zeitweilig auch im sonst vom ZB genutzten Teil abzustellen oder zu behandeln. Die Belange des ZB im Zusammenhang mit der Nutzung der Infrastruktur werden dabei durch die HIG angemessen berücksichtigt.

Der ZB hat bei von ihm zu vertretenden Unregelmäßigkeiten der Infrastrukturnutzung, z.B. Triebfahrzeugschaden, unverzüglich für Abhilfe zu sorgen. Kommt der ZB dieser Verpflichtung nicht nach und kann auch kein anderer ZB an der Beseitigung der Störung mitwirken, so veranlasst die HIG eine Räumung auf Kosten des ZB.

Das Aufgleisen von Fahrzeugen kann vom ZB in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten durchgeführt werden, wenn die HIG dem zustimmt. Die HIG ist zur Verweigerung der Zustimmung insbesondere dann berechtigt, wenn

- der ZB nicht über die erforderliche Sachkunde oder Räumtechnik verfügt,
- zu befürchten ist, dass ein an der Infrastruktur entstandener Schaden vergrößert wird oder
- nicht sichergestellt ist, dass die erforderlichen Untersuchungen und Bestätigungen, z.B. Lauffähigkeiten, von befugtem Personal des ZB durchgeführt werden.

Die HIG ist jederzeit zur Durchführung von Maßnahmen berechtigt, die zur Aufrechterhaltung oder Wiederherstellung der Betriebssicherheit der Infrastruktur notwendig werden. Über die relevanten Auswirkungen der erforderlichen Maßnahmen werden die unmittelbar betroffenen ZB im Rahmen des Störungsmanagements unverzüglich informiert.

5.4 Änderungen an der Infrastruktur

Zu kurzfristigen, betrieblich- oder anlagenbedingten Änderungen an der Infrastruktur erhält der Zugangsberechtigte die notwendigen Informationen gemäß Abschn. 5.2 SNB-BT.

Bei Änderungen an der Infrastruktur, die die Zugangsbedingungen der Zugangsberechtigten oder Kapazitätsmerkmale wesentlich verändern können, bezieht die HIG Zugangsberechtigte,

- die Rahmenverträge mit der HIG abgeschlossen haben,
- Regelverkehre im Netzfahrplan durchführen oder
- regelmäßige Sonderverkehre durchführen,

in die Entscheidungsfindung mit ein.

Hierfür werden die Zugangsberechtigten im Rahmen der Erstellung der Genehmigungsplanung zur Stellungnahme aufgefordert. Außerdem werden die beabsichtigten Maßnahmen im Internet veröffentlicht, von wo aus auch oben nicht angegebene Zugangsberechtigte beteiligt werden können. Die eingegangenen Stellungnahmen werden seitens der HIG angemessen berücksichtigt bzw. im Rahmen der Planfeststellung gemäß § 18 AEG abgewogen.

5.5 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

Die HIG ist berechtigt, alle notwendigen Baumaßnahmen zur Erweiterung und Erneuerung ihrer Infrastruktur vorzunehmen bzw. verpflichtet, Instandhaltungsarbeiten daran durchzuführen.

Die Durchführung der jeweils planbaren Maßnahmen ist im Rahmen der Baubetriebsplanung rechtzeitig mit den ZB abzustimmen, die zum Zeitpunkt der Baubetriebsplanung die Infrastruktur nutzen oder absehbar nutzen werden. Ausgenommen hiervon sind Maßnahmen zur Aufrechterhaltung bzw. Wiederherstellung der Betriebssicherheit der Infrastruktur.

Vorhersehbare Instandhaltungs- und Baumaßnahmen mit Einschränkungen auf die verfügbare Schienenwegkapazität werden den Zugangsberechtigten auf der HIG-Homepage unter dem Link <http://www.hans-infra.de> bekannt gegeben; dort erfolgen Angaben zu betroffenen Streckenabschnitten und Umfängen der Einschränkungen. Die HIG informiert die Zugangsberechtigten unter <http://www.hans-infra.de> auch über Auswirkungen i.S. d. Ziffer 5.7.3 SNB-AT.

Im Rahmen der Baubetriebsplanung gelten die Fristen gemäß **Tabelle 9**.

Die HIG ist gegenüber dem ZB nicht zum Schadenersatz wegen etwaiger Betriebsbeeinträchtigungen verpflichtet, es sei denn, hierüber besteht eine besondere Vereinbarung. Planung, Organisation und Durchführung etwaiger Schienenersatzverkehre obliegen dem ZB. Bei baubedingtem Entfall der Infrastrukturnutzung werden keine Nutzungsentgelte für die Dauer der Maßnahme erhoben.

Tabelle 09 zur SNB-BT HIG - Fristen Baubetriebsplanung

(gültig nur für vorherseh- und planbare Baumaßnahmen)

| Auswirkung der Baumaßnahme | Informationsfrist | Information an EVU mit Nutzung von | | | Bemerkungen |
|---|---|--------------------------------------|------------------------------|----------------------------|--|
| | | Trasse Netzfahrplan | Bedarfstrasse (Netzfahrplan) | Trasse Gelegenheitsverkehr | |
| zeitliche Verlegung von Trassen (> 4 min) | 1 Monat vor Baubeginn | schriftliche Mitteilung + Abstimmung | | | bei Sondertrassen für jeden Zug, aber nur, wenn bereits bestellt |
| Ausfall von Trassen (bis zu 3 Zugpaaren) | | | | | |
| Ausfall von Trassen (mehr als 3 Zugpaare) | 3 Monate vor Baubeginn | schriftliche Mitteilung + Abstimmung | | Internet-Veröffentlichung | auf Strecken ohne Planverkehr mit Frist von einem Monat vor Baubeginn |
| Streckenvollsperrung ab 24 Stunden | | | | | |
| Streckenvollsperrung über 2 Wochen | frühestmöglich im Netzfahrplan; mind. 5 Monate vor Baubeginn | schriftliche Mitteilung + Abstimmung | | Internet-Veröffentlichung | |

Anlagenverzeichnis

- Anlage 01 - Übersichtskarte Streckennetz HIG
- Anlage 02 - Streckenübersicht HIG
- Anlage 03 - Betrieblich, technische Parameter Streckennetz HIG
- Anlage 04 - Besetzungszeiten / Streckenöffnungszeiten Betriebsstellen HIG
- Anlage 05 - Infrastrukturnutzungsvertrag (INV) - Muster
- Anlage 06 - Übersicht anzuwendendes Regelwerk – Streckennetz HIG
- Anlage 07 - Trassenanmeldeformular
- Anlage 08 - Übersicht Kapazitätsreserven außerhalb des Netzfahrplans
- Anlage 09 - Entfernungsübersicht HIG