



# **Schienennetz-Benutzungsbedingungen des Zweckverband Schönbuchbahn**

## **Besonderer Teil (SNB-BT)**

Anlage   2   zum Infrastruktur-Nutzungsvertrag

## Inhaltsverzeichnis

<b>0.</b>	<b>Verzeichnis der Abkürzungen .....</b>	<b>4</b>
<b>1.</b>	<b>Allgemeine Informationen.....</b>	<b>5</b>
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 .....	6
<b>2.</b>	<b>Ergänzungen und Abweichungen zu den SNB-AT .....</b>	<b>6</b>
2.1.	Nachweis einer Umwelthaftpflichtversicherung.....	6
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
<b>3.</b>	<b>Beschreibung und Zugangsbedingungen des Schienennetzes .....</b>	<b>7</b>
3.1.	Schienennetz und Verkehrsleistung .....	7
3.2.	Technische und betriebliche Parameter des Schienennetzes.....	7
3.3.	Übergang zu anderen Streckennetzen .....	8
3.4.	Streckenöffnung und Betriebsruhezeiten.....	8
3.5.	Einsatz von funkferngesteuerten Triebfahrzeugen .....	8
3.6.	Einsatz von Dampflokomotiven.....	8
3.7.	Besetzung der Betriebsstellen .....	8
3.8.	Bereitstellung von Betriebsmitteln .....	9
3.9.	Anlagenbedienung durch den Zugangsberechtigten .....	9
3.10.	Störungen in der Betriebsabwicklung .....	9
3.11.	Notfallmanagement .....	9
3.12.	Bekanntgabe von Änderungen.....	10
3.13.	Bezug von Regelwerken .....	10
<b>4.</b>	<b>Entgeltgrundsätze für Trassenpreise.....</b>	<b>10</b>
4.1.	Berechnungsgrundlage für Trassenpreise.....	10
4.2.	Im Trassenpreis für eine Zugtrasse enthaltene Leistungen .....	10
4.3.	Preise für außergewöhnliche Transporte .....	11
4.4.	Stornierungskosten .....	11
<b>5.</b>	<b>Leistungsabhängige Entgeltregelung für Trassennutzung .....</b>	<b>11</b>
5.1.	Grundsatz und Ziel des Anreizentgeltes .....	11
5.2.	Leistungskriterium.....	11
5.3.	Ermittlung und Aufzeichnung von Verspätungsminuten .....	12
5.4.	Verantwortlichkeit und Differenzierung der Verspätungsursachen ..	12
5.5.	Monetäre Bewertung der Erhebungsdaten .....	13
5.6.	Reklamationsverfahren .....	14
<b>6.</b>	<b>Antrags- und Zuweisungsverfahren .....</b>	<b>14</b>
6.1.	Ansprechpartner .....	14
6.2.	Form der Anmeldung .....	14

6.3.	Grundsatzregelung für Fahrplananpassungen .....	15
6.4.	Entgeltregelung für Fahrplananpassungen.....	15
6.5.	Trassenstornierung.....	15
6.6.	Durchführung von außergewöhnlichen Transporten .....	15
6.7.	Dauerhafte Genehmigung für außergewöhnliche Transporte .....	16
6.8.	Gefahrguttransporte .....	16
<b>7.</b>	<b>Informationen über die verfügbare Schienenwegkapazität .....</b>	<b>16</b>
7.1.	Bereitstellung .....	16
7.2.	Trassenstudien, Bearbeitung und Frist.....	16
7.3.	Kapazitätsbedarf für Instandhaltungs- und Baumaßnahmen .....	17
<b>8.</b>	<b>Zusatz- und Nebenleistungen .....</b>	<b>17</b>
8.1.	Medienversorgung .....	17
8.2.	Personaldienstleistungen .....	17
8.3.	Trassenstudien .....	17

## **Anhang**

Anhang 1	Technische und betriebliche Parameter
Anhang 2	entfällt
Anhang 3	Gleislagepläne
Anhang 4	entfällt
Anhang 5	Anmeldeformular
Anhang 6	Beseitigung von Störungen in der Betriebsabwicklung

**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
Tfz	Triebfahrzeug
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VT	Verkehrstag
WEG	Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH
z. B.	zum Beispiel
ZVS	Zweckverband Schönbuchbahn
zzgl.	zuzüglich

## **1. Allgemeine Informationen**

### **1.1. Zweck und Geltungsbereich**

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

Die SNB des ZVS 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 ZVS 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 ZVS und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt.

Der ZVS ist berechtigt, sich durch die Württembergische Eisenbahngesellschaft mbH (WEG) als Betriebsführerin für das Schienennetz des ZVS 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 ZVS und dem Zugangsberechtigten.

## **1.6. Veröffentlichungen**

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

[www.schoenbuchbahn.de](http://www.schoenbuchbahn.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 ZVS 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 ZVS 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 ZVS dargestellt und mit technischen Parametern beschrieben. Die betrieblichen und technischen Standards auf allen Schienenwegen des ZVS sind für den Güter- und Reisezugverkehr eingerichtet.

Tabelle 1

Strecke	Von	Nach	Verkehrsleistung
Schönbuchbahn	Böblingen	Dettenhausen	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 Schönbuchbahn 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.
Schönbuchbahn	Böblingen	Dettenhausen	1	3

### 3.3. Übergang zu anderen Streckennetzen

Eine Übergangsmöglichkeit zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber besteht in folgenden Betriebsstellen:

Tabelle 3

Strecke	Von	Nach	Übergangsmöglichkeit	Anschließender Infrastrukturbetreiber
Schönbuchbahn	Böblingen	Dettenhausen	Böblingen	DB Netz AG

### 3.4. Streckenöffnung und Betriebsruhezeiten

Die Streckenabschnitte des ZVS 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 ZVS 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 ZVS 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. Einheitschlüssel u. Vierkantschlüssel etc.) werden dem Zugangsberechtigten in der erforderlichen Anzahl und gegen Empfangsbestätigung vor Verkehrsaufnahme vom ZVS zur Verfügung gestellt. Nach Beendigung des Vertragsverhältnisses sind die Betriebsmittel vollständig zurückzugeben. Für verlorene Betriebsmittel beschafft der ZVS Ersatz, in diesem Zusammenhang entstandene Kosten werden dem ZVS vom Zugangsberechtigten vollumfänglich erstattet.

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

Für die selbständige Bedienung der Betriebsanlagen gilt für das EVU die im Bereich der Schönbuchbahn 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 ZVS 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 ZVS die erforderlichen Daten und Dokumente zur Verfügung, damit der ZVS 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 ZVS frühzeitig im Internet bekannt gegeben.

### **3.13. Bezug von Regelwerken**

Die auf dem Schienennetz geltenden Regelwerke (insbesondere FV-NE, SbV) können einmalig kostenfrei vom ZVS 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 ZVS 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 ZVS zu entrichtenden Entgelte sind (gem. § 21 Abs.1 EIBV) so gestaltet, dass sie durch leistungsabhängige Bestandteile dem EVU und dem ZVS 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 ZVS mit der jeweiligen Verspätungsursache und der verantwortenden Partei (ZVS oder EVU) ermittelt und dokumentiert. Die so dem ZVS 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 ZVS 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 Schienenweges 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 ZVS bis 7 Kalendertage nach Monatsende unaufgefordert 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

<b>Zuweisung der Ursache nach Verantwortungsbereich</b>		
<b>ZVS</b>	<b>EVU</b>	<b>Zuweisung nicht möglich</b>
Fehler in der Fahrplankonstruktion	-	-
Personalbedingte Ursachen	-	-
Oberbaumangel/ Langsamfahrstellen	-	-
Störungen im Gleisbauablauf	Verspätete Übergabe an ZVS	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 Wagenzug	Pseudominuten (Zeitumstellung)
Störung der Telekommunikation	Störung am Triebfahrzeug	Behördliche Maßnahmen am/ im Zug
Sonstiges	Sonstiges	Sonstiges

### **5.5. Monetäre Bewertung der Erhebungsdaten**

Die ermittelten Verspätungsminuten auf dem Zeitkonto werden vom ZVS 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 ZVS 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 ZVS 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

Fachbereichs 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](mailto: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 ZVS als Stornierung und Neubestellung behandelt und nach den Entgeltgrundsätzen berechnet.

### **6.5. Trassenstornierung**

Beim ZVS 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 ZVS 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 ZVS ein Entgelt erhoben.

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

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

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

## **6.8. Gefahrguttransporte**

Führen Zugangsberechtigte Gefahrguttransporte auf dem Schienennetz des ZVS 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 ZVS 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 ZVS 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 ZVS 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 ZVS 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.

**Allgemeine Angaben**

**Sitz der örtlichen Betriebsleitung**

WEG-Betriebsleitung Dettenhausen	Telefon	07157 522 911
Torstraße 2	Fax	07157 522 920
72135 Dettenhausen	Email	<a href="mailto:info@weg-bahn.de">info@weg-bahn.de</a>

**Bezeichnung der Strecke:      Böblingen - Dettenhausen**

**Einstufung der Strecke/ Länge:**                      Nebenbahn, 17,094 km                      (Infrastrukturgrenze bei km 0,755)

**Traktionsart**    Diesel,    Dampf: gesonderte EBL- Regelungen im Einzelfall erforderlich

**Betriebszeiten**    bei Einzugbetrieb auf Anfrage Besetzung mit Zugleiter möglich

Mo bis Fr	00h00 bis 05h30	Einzugbetrieb
	05h30 bis 22h30	Zugleitbetrieb
	22h30 bis 24h00	Einzugbetrieb
Sa	00h00 bis 08h30	Einzugbetrieb
	08h30    16h30	Zugleitbetrieb
	16h30    24h00	Einzugbetrieb
S	00h00 bis 24h00	Einzugbetrieb

**Angaben zur Betriebsführung**

<b>Zugleitbetrieb nach FV- NE</b>	technisch unterstützt
<b>Personenverkehr</b>	
<b>Streckenhöchstgeschwindigkeit</b>	80 km/h
<b>Mindestgeschwindigkeit</b>	20 km /h
<b>Maximale Zuglänge</b>	Rz 75 m
<b>Maximales Zuggewicht</b>	18 to Achslast
<b>Erforderliche Mindestbremsleistung</b>	gemäß SbV

**Einschränkungen bei der Zugbildung**

<b>Anschluß an andere EIU</b>	DB Netz AG, Bf Böblingen
<b>Führen eines Fahrberichts</b>	nein
<b>Bremsweg</b>	400 m
<b>Beförderung gefährlicher Güter</b>	nein
<b>Sichern der Reisenden</b>	Bf Holzgerlingen Nord
<b>Bereitstellung von Betriebsmitteln</b>	LST- Schlüssel gegen Nachweis des Zugangsrechts, Regreßpflicht bei Verlust
<b>Anlagenbedienung</b>	nach erlangter Strecken- und Ortskunde gemäß SbV

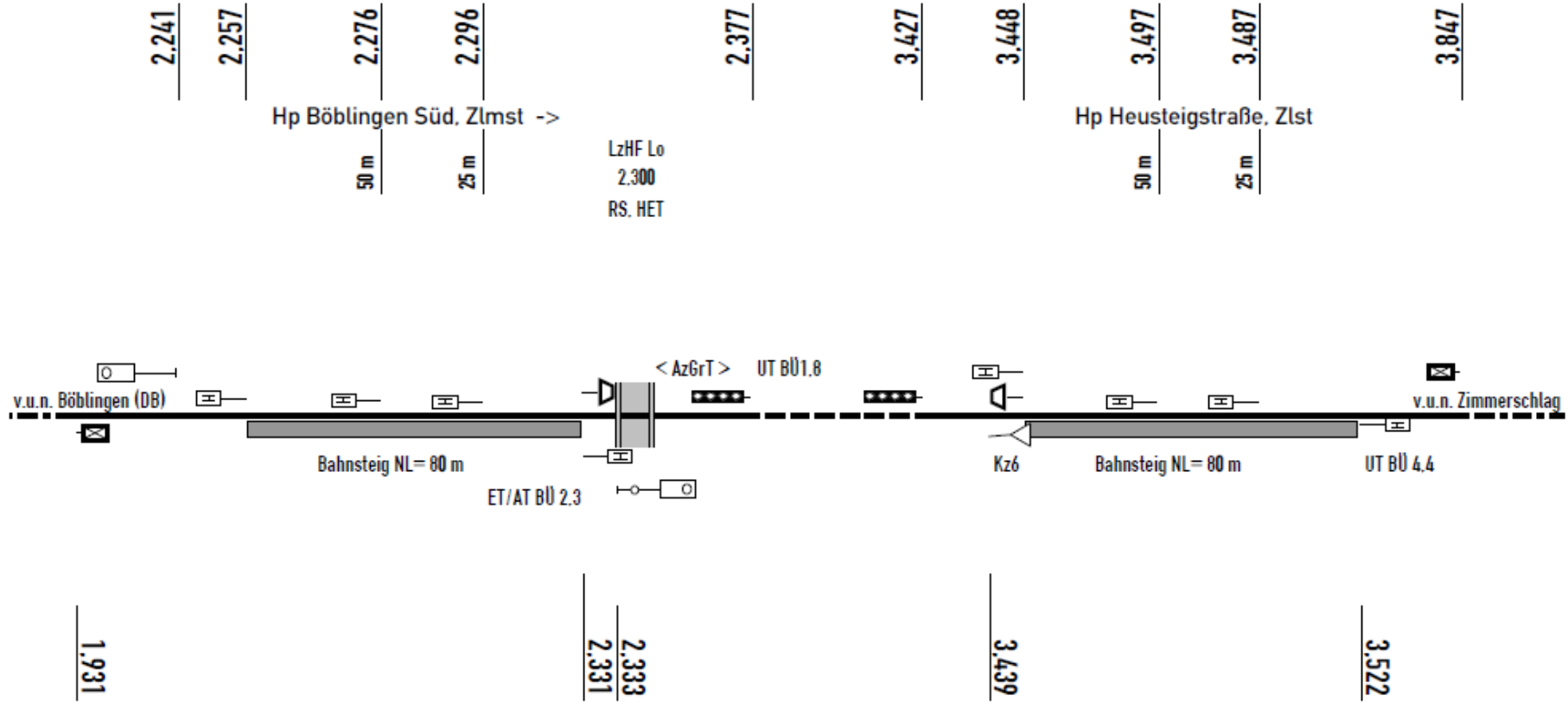
**Angaben zu baulichen Anlagen**

<b>Spurweite</b>	1435 mm
<b>Anzahl der Streckengleise</b>	1
<b>Kleinster Bogenhalbmesser</b>	190 m
<b>größte Längsneigung</b>	22 Promille
<b>Streckenklasse</b>	CE
Radsatzlast	22,5 t
Meterlast	8 t/m
<b>kleinster Gleisabstand</b>	3,50 m
in Betriebsstelle	Bf Weil- Röte
<b>Bahnsteiglängen:</b>	80 m
<b>Zugbeeinflussungssysteme</b>	PZB, technische Unterstützung Zugleitbetrieb
<b>Zugfunk</b>	Bündelfunk, analog

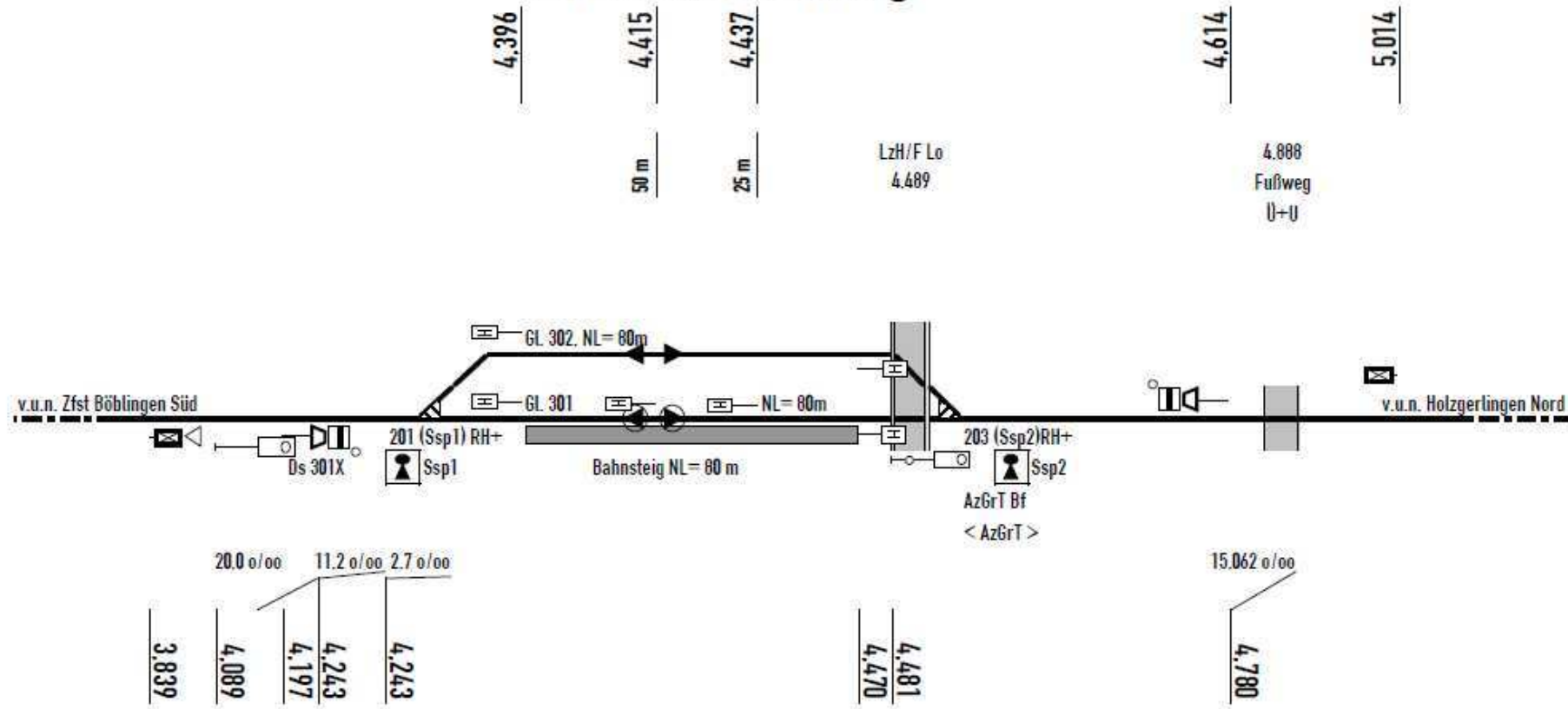
Betriebsstellenübersicht

Betriebsstelle	Lage in km	betrieblich besetzt/unbesetzt	Weichen	Zugleitstelle	Zuglaufstelle	Zugmeldestelle	Bahnsteige			Gleise durchgestrichen= zurzeit gesperrt			Bemerkungen  S= Serviceeinrichtung
							Gleis	Nutzlänge (m)	Höhe ü. SO (cm)	Gleis	Nutzlänge (m)	Anbindung	
Hp Danziger Straße	1,348	u			Zlst		80	76					
Hp Böblingen Südbahnhof	2,303	u			Zlmst, Ri		80	76					
Hp Heusteigstraße	3,493	u			Zlst		80	76					
Bf Zimmerschlag	4,443	u	2		Zlmst, Ri	301	80	76	301	80	beidseitig	Kreuzungsgleis	
									302	80	beidseitig		
Bf Holzgerlingen Nord	7,875	u	2		Zlmst		80	76	401	123	beidseitig	Kreuzungsgleis	
							80	76	402	125	beidseitig	Kreuzungsgleis	
Hp Holzgerlingen	9,072	u			Zlst		80	76					
Hp Holzgerlingen Buch	10,900	u			Zlst		80	76					
Hp Weil Troppel	12,453	u			Zlst		80	76					
Bf Weil Röte	12,970	u	1		Zlst	501	80	76					
									502	50	einseitig	Abstellgleis	S
Hp Weil Untere Halde	13,985	u			Zlst		80	76					
Bf Dettenhausen	16,978	besetzt	4		Zlmst	601	80	76	601	80			
						602			602	88	beidseitig	Abstellgleis	S
						603			603	30	einseitig		
						604			604	30	einseitig		
						605			605	70	einseitig	Abstellgleis	S
Waiblingen				x		Zmst							

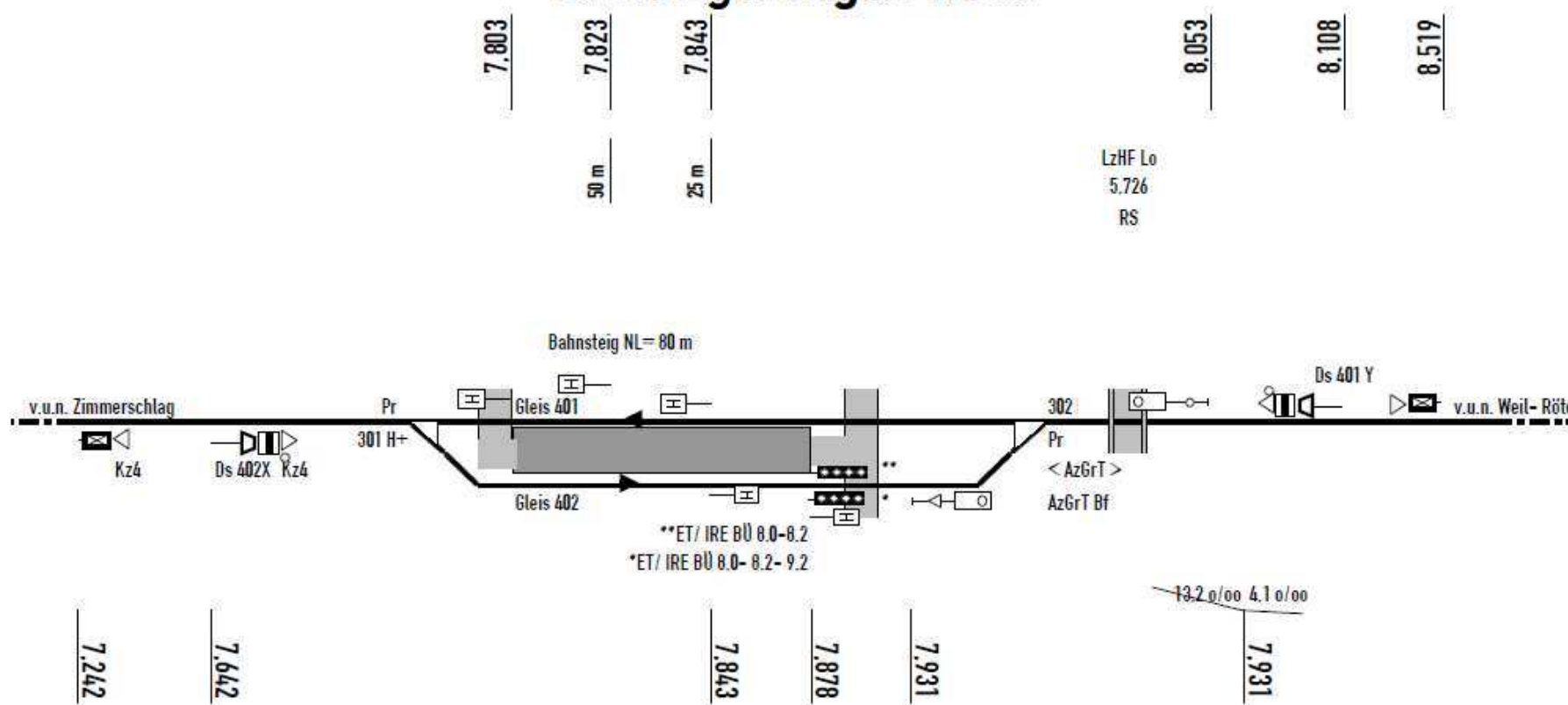
## Zfst Böblingen Süd



# Bf Zimmerschlag

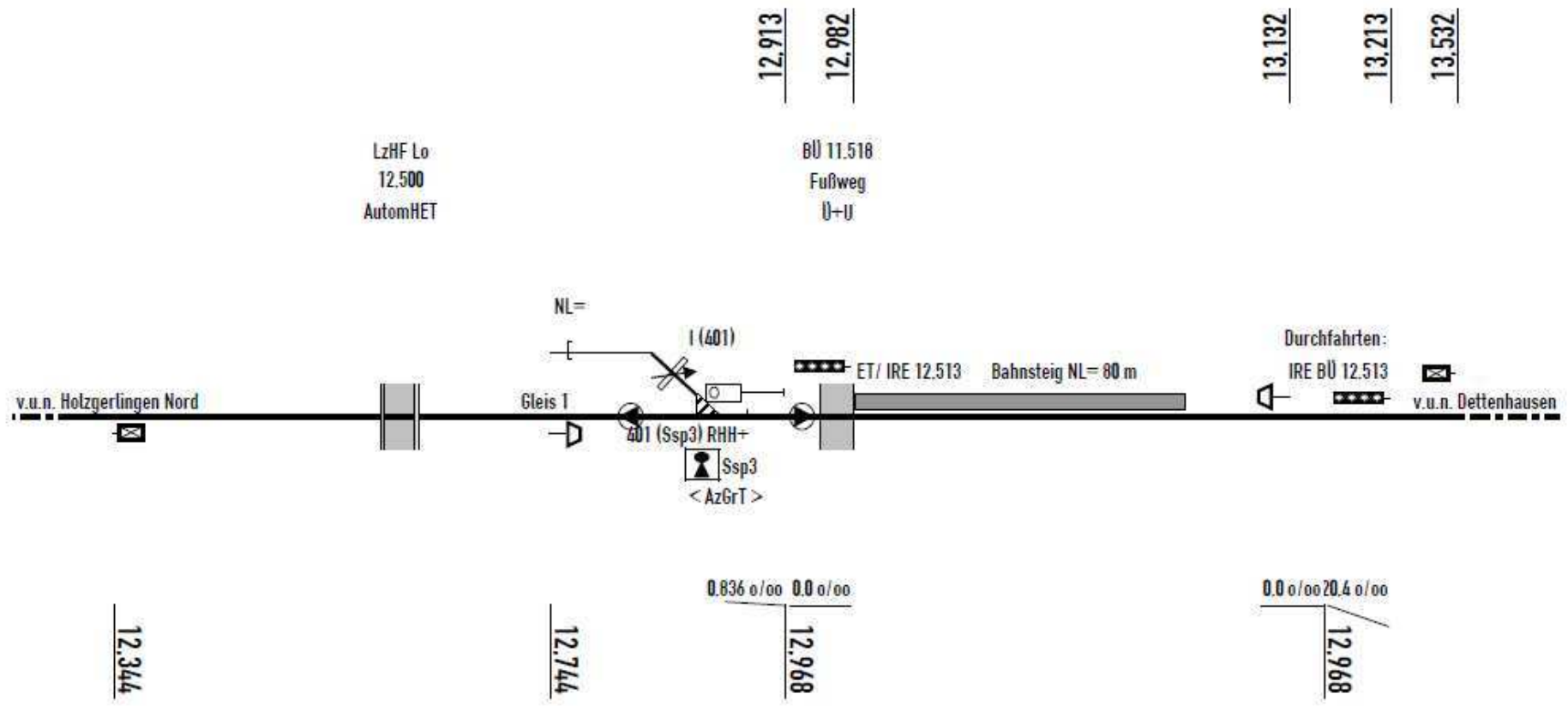


## Bf Holzgerlingen Nord

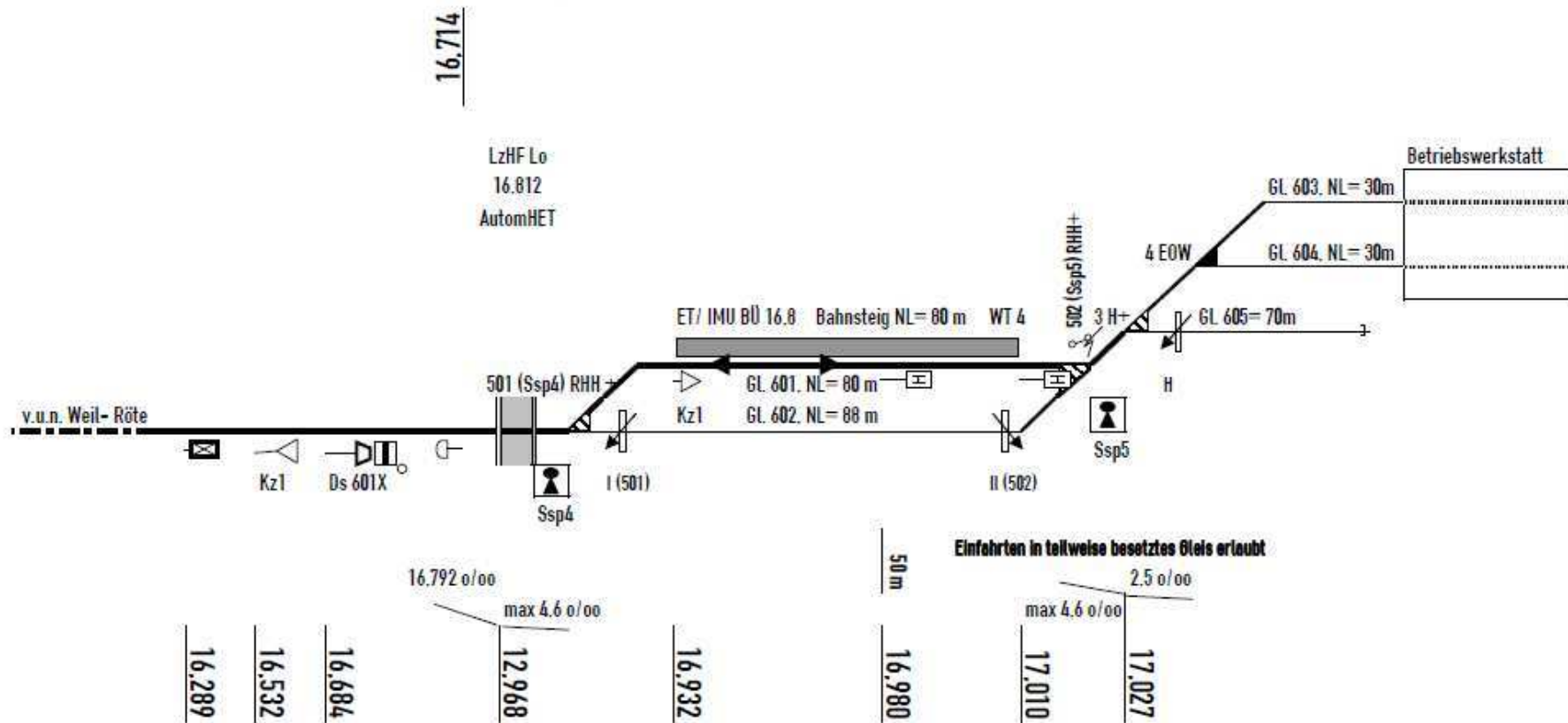




# Bf Weil- Röte



# Bf Dettenhausen







## **Beseitigung von Störungen in der Betriebsabwicklung**

### **Störungen in der Betriebsabwicklung**

Störungen in der Betriebsabwicklung können hervorgerufen werden durch

- Mängel an der Infrastruktur,
- Störungen an einem Zug oder Fahrzeug,
- Einflüsse von außen, hervorgerufen durch Dritte.

### **Störungsbeseitigung**

Der Störungsbeseitigung übergeordnet ist die BUVO- NE in dem Falle, wenn die Störung durch einen Unfall hervorgerufen wird. Die Regelungen zum Unfallmanagement sind in diesem Fall zu befolgen.

Ist die Störung ohne einen Unfall eingetreten oder sind die Maßnahmen nach BUVO- NE und geltenden Meldeplänen getroffen worden, sind folgende Regeln für die Wiederherstellung des planmäßigen Eisenbahnbetriebes zu befolgen.

### **Prioritäten**

#### 1. Sicherheit

Die sicherheitlichen Regelungen der EBO, der FV- NE und der Sammlung betrieblicher Vorschriften bzw. örtlichen Richtlinien sind konsequent durch die Zugleitung, das Zugpersonal wie durch die beteiligten Mitarbeiter im Betriebsdienst anzuwenden.

#### 2. Pünktlichkeit

Die Zugfolge ist so zu regeln, dass die Pünktlichkeit frühestmöglich wiederhergestellt werden kann. Unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit ist bei der Wiederherstellung der Pünktlichkeit die nachstehende Rangfolge der Zuggattungen einzuhalten.

#### Rangfolge der Zuggattungen:

1. vertakteter Personenverkehr
2. Sonderreizezüge
3. Güterzüge, Leerfahrten, Dienstzüge

#### 3. Streckenkapazität

Bei der Wiederherstellung des planmäßigen Verkehrs muß seitens der Zugleitung darauf geachtet werden, dass ein „Deadlock“ vermieden wird: Eingleisige Streckenabschnitte müssen von einer Zugfahrt geräumt werden können. Die Befahrbarkeit von Hauptgleisen in Bahnhöfen muß ohne großen Verzug wiederhergestellt werden.

**Weisungs-  
befugnis**

Die Zugleitung ist gegenüber den betroffenen EVU weisungsbefugt. Das gleiche gilt für Mitarbeiter im Betriebsdienst der WEG, welche Aufgaben für den Fachbereich Infrastruktur wahrnehmen.

Die betroffenen EVU sind seitens der Zugleitung über Entscheidungen zu informieren. Zu angeordneten Fahrplanabweichungen soll zwischen Zugleitung und EVU zuvor das Benehmen hergestellt werden.

Abweichungen der nicht unmittelbar von der Störung betroffenen Zugfahrten müssen in jedem Falle geduldet werden (Kürzung von Zugläufen, Schienenersatzverkehre, Abweichungen von der Fahrordnung in Betriebsstellen).

**Fahrgast-  
information**

Fahrgäste auf den Personenverkehrsanlagen sind

- kurzfristig durch Lautsprecherdurchsagen,
- bei länger andauernden Störungen durch Aushänge

zu informieren. Die Aushänge erfolgen durch die zuständige örtliche Betriebsleitung der WEG, ggf. auf Veranlassung übergeordneter Stellen.

Fahrgäste im Zug werden durch das zuständige EVU informiert.

**Information  
von  
Güterverkehrs-  
kunden**

Bei Güterzügen, die auf Grund von Störungen verspätet werden, ist für die Information betroffener Güterverkehrskunden das EVU zuständig.

Es bedient sich hierzu der von der Zugleitung zur Verfügung gestellten Informationen.

**Meldung**

Betriebsstörungen (Verspätungen > halbe Taktzeit, Zugausfälle, öffentlichkeitswirksame Störungen) sind ein besonderes Vorkommnis und müssen durch die Zugleitung den betroffenen Geschäftsleitungen gemeldet werden.