

**Schienennetz-Benutzungsbedingungen der
ZossenRail Betriebsgesellschaft mbH (ZRB)**

Besonderer Teil (SNB-BT)

**gültig ab 12.12.2021
Stand: 30. März 2021**

1.	Allgemeine Informationen	5
2.	Voraussetzung zur Nutzung der Schienenwege	5
3.	Informationspflichten	5
4.	Veröffentlichungen	5
5.	Beschreibung des Schienennetzes	6
5.1	Schienennetz und Verkehrsleistung	6
5.2	Technische und betriebliche Parameter des Schienennetzes	6
5.3	Instandhaltungs- und Baumaßnahmen	8
6.	Antrags- und Zuweisungsverfahren	8
6.1	Form der Anmeldung	8
6.2	Angebotsfrist für kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen	9
6.3	Entgeltregelung für Fahrplananpassungen	9
6.4	Nichtnutzung von vertraglich zugewiesener Schienenwegkapazität	9
6.5	Einsatz von Dampflokomotiven	9
7.	Informationen über die verfügbare Schienenwegkapazität	9
7.1	Bereitstellung	9
7.2	Trassenstudien, Bearbeitung und Frist	10
7.3	Allgemeine Kapazitätsmerkmale der Schienenwege	10
8.	Störungsmanagement	10
9.	Entgeltgrundsätze	10
9.1	Zweck und Geltungsbereich	10
9.2	Inkrafttreten, Änderungen und Erklärungsirrtum	11
9.3	Berechnung der Entgelthöhen	11
9.4	Leistungsabhängige Entgeltregelung	11
9.4.1	Grundsatz und Ziel des Anreizentgeltes	11
9.4.2	Leistungskriterien	11
9.4.3	Ermittlung und Aufzeichnung von Verspätungsminuten	11
9.4.4	Verantwortlichkeit und Differenzierung der Verspätungsursachen	12
9.4.5	Monetäre Bewertung der Erhebungsdaten	12

9.4.6	Reklamationsverfahren.....	12
9.5	Preise für die Nutzung von Zugtrassen.....	13
9.5.1	Berechnungsgrundlagen für Zugtrassen.....	13
9.5.2	Trassenpreise	13
9.5.3	Unterschiedliche Bepreisung.....	13
9.5.4	Preise für außergewöhnliche Transporte.....	13
9.5.5	Stornierungskosten	13
9.6	Preise für die Nutzung örtlicher Gleisanlagen.....	14
9.7	Entgelt für sonstige Leistungen.....	14

Verzeichnis der Abkürzungen

(a)	ausschließlich
Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
BT	Besonderer Teil
bzw.	Beziehungsweise
(e)	einschließlich
e. V.	eingetragener Verein
EBO	Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung
EBOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
ESBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
ff.	fortfolgende
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
HPfIG	Haftpflichtgesetz
Nr.	Nummer
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
s.	siehe
S.	Seite
SNB-AT	Schiennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege – Allgemeiner Teil
TEIV	Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
usw.	und so weiter
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
z. B.	zum Beispiel
ZRB	ZossenRail Betriebsgesellschaft mbH

1. Allgemeine Informationen

Die SNB der ZossenRail Betriebsgesellschaft mbH (ZRB) sind unterteilt in einen allgemeinen Teil (SNB-AT) und einen Besondereil Teil (SNB-BT).

Die vorliegenden SNB-BT ergänzen die SNB-AT um unternehmensspezifische Geschäftsbedingungen (Leistungsbeschreibungen, Regeln, Fristen und Verfahrensweisen) gemäß den Konditionenempfehlungen des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

Die SNB-BT gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen der ZRB und den Zugangsberechtigten.

Die Liste der Entgelte ist nicht Bestandteil der SNB. Die Liste der Entgelte wird gemäß der Fristenregelung nach ERegG unter der Internetadresse www.zossenrail.de veröffentlicht und auf Wunsch in Papierform zur Verfügung gestellt.

2. Voraussetzung zur Nutzung der Schienenwege

- a) Voraussetzung zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur ist der Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages zwischen der ZRB und dem Zugangsberechtigten.
- b) Der Zugangsberechtigte hat ein geeignetes und während der Nutzungsdauer jederzeit erreichbares Notfallmanagementsystem zur Verfügung zu stellen. Die Ansprechpartner sind der Betriebsleitung der ZRB mindestens 3 Tage vor Verkehrsaufnahme mit Rufnummer bekannt zu geben und bei jeder Änderung schriftlich mitzuteilen.
- c) Für die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnisse i. S. Punkt 2.3.3 der SNB-AT gem. VDV Richtlinie 755 durch die ZRB selbst oder Dritte erhebt die ZRB ein Entgelt gemäß Entgeltverzeichnis.

3. Informationspflichten

Ergänzend zu den Punkten 5.1.3 und 5.2 der SNB-AT werden sich die Vertragspartner die für die Erfüllung der vertraglichen Pflichten relevanten Informationen zunächst unmittelbar fernmündlich sowie zusätzlich auf schnellstem Weg schriftlich anzeigen. Ansprechpartner für die EVU sowie die zuständige Stelle für Adhoc-Entscheidungen grundsätzlicher Natur ist – sofern das Notfallmanagement nichts Abweichendes regelt - die Geschäftsführung der ZRB, für Entscheidungen die Betriebssicherheit betreffend der *Eisenbahnbetriebsleiter (siehe auch Unfallmeldeplan in der Anlage SbV zu den SNB BT)*

Tel. Geschäftsleitung 0172 / 327 77 79 oder 0172 / 327 77 69

Tel. Eisenbahnbetriebsleiter 0177 / 5211570 oder 0160 / 97400728

Fax Geschäftsleitung 03377 / 33 00 860

Bei Bedarf: Die Zugleitung der ZRB informiert die EVU in Abstimmung mit dem özF der DB Netz AG vor Fahrtantritt über die derzeit gültigen Weisungen. Die EVU haben die notwendigen Fahrplanunterlagen gem. SbV mitzuführen.

4. Veröffentlichungen

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

www.zossenrail.de.

Die Internetadresse wird im Bundesanzeiger bekannt gegeben.

5. Beschreibung des Schienennetzes

5.1 Schienennetz und Verkehrsleistung

Nachfolgend wird das Schienennetz der ZRB dargestellt und mit technischen Parametern beschrieben. Die betrieblichen und technischen Standards der hier beschriebenen Schienenwege der ZRB sind für den Güterverkehr und in besonderen Fällen für den Reisezugverkehr eingerichtet.

Tabelle 1

Strecken	Streckenabschnitt (in Gegenrichtung entsprechend)			
	Nr.	von	nach	über
6697 (DB)	Gotha Hbf (a) [Infrastrukturgrenze DB Netz AG]	Emleben (e) [Streckenende]		
6680 (DB)	Naumburg (Saale) Hbf (a) [Infrastrukturgrenze DB Netz AG]	Wethau (e) [Streckenende]		

5.2 Technische und betriebliche Parameter des Schienennetzes

Für die Betriebsdurchführung gelten in der SbV (Bezug über www.zossenrail.de) der ZRB aufgeführten Regelwerke.

Für die unter 5.1 genannten Streckenabschnitte, gelten alle nachfolgenden Parameter der baulichen und betrieblichen Standards, sowie Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssysteme gleichermaßen.

Tabelle 2a) 6697 Gotha-Emleben

Pos.	Benennung	
1	Art des Schienenweges	NE-Bahn (Nichtbundeseigene Eisenbahn) öffentliche Eisenbahninfrastruktur
2	Anbindung an benachbarte Eisenbahninfrastrukturen	DB Netz AG, Betriebsstelle Bf Gotha Hbf (km 0,804)
3	Streckenategorie eingleisig zweigleisig Hauptbahn Nebenbahn elektrifiziert	Eingleisig, Nebenbahn, nicht elektrifiziert
4	Spurweite	1435 mm
5	Betriebslänge (km) Normalspur / davon elektrisch betrieben	6,476 / 0,000
6	Streckenklasse / Radsatzlast (t) / Meterlast (t/m)	km 0,804-6,351 22,5 t, 8,0 t/m (D4) km 6,351-7,280 20,0 t, 8,0 t/m (CE)
7	Höchstgeschwindigkeit (km/h) für Züge	
	Gotha Infrastrukturgrenze – km 5,9 km 5,9 - Bf Emleben Streckenende	50 km/h 30 km/h siehe gültiger Buchfahrplan VzG

8	Kleinsten Bogenhalbmesser (m)	150 m
9	Zulässige Länge der Züge (m)	Güterzüge 400 m/80 Achsen
10	Bremsweg (m) / Bremsstafel	
	Gotha Hbf Infrastrukturgrenze – Bf Emleben Streckenende	400 m
11	Bremsstellung der Züge	Vorgabe des EVU
12	Mindestbremsstufenzahl	Berechnung nach Bremsstafel 400 m
13	Betriebsverfahren Gotha Hbf Infrastrukturgrenze – Emleben Streckenende	FV- NE
14	Zugbeeinflussung	PZB/KoRil 483 DB Netz AG
15	Informations- und Kommunikationssysteme	Zugfunk*, Mobilfunk GSM D1
16	Regellichtraumprofil nach § 9 EBO - Einschränkungen	keine
17	Allgemeine Untersagung des Fahrens ohne Streckenkenntnis	ja
18	Regelmäßige Betriebszeit Gotha Hbf Infrastrukturgrenze – Bf Emleben Streckenende	täglich 00:00 bis 24:00 Uhr,

* Zugfunk im Bereich Gotha Hbf Infrastrukturgrenze DB AG (e), Mobilfunk zwischen Gotha Hbf Infrastrukturgrenze DB AG und Emleben Streckenende

Tabelle 2b 6680 Naumburg-Wethau

Pos.	Benennung	
1	Art des Schienenweges	NE-Bahn (Nichtbundeseigene Eisenbahn) öffentliche Eisenbahninfrastruktur
2	Anbindung an benachbarte Eisenbahninfrastrukturen	DB Netz AG, Betriebsstelle Bf Naumburg Hbf (km 0,805)
3	Streckenategorie eingleisig zweigleisig Hauptbahn Nebenbahn elektrifiziert	Eingleisig, Nebenbahn, nicht elektrifiziert
4	Spurweite	1435 mm
5	Betriebslänge (km) Normalspur / davon elektrisch betrieben	6,185 / 0,000
6	Streckenklasse C4 Radsatzlast (t) - Meterlast (t/m)	21,0 t, 8,0 t/m
7	Höchstgeschwindigkeit (km/h) für Züge	
	Naumburg Infrastrukturgrenze – Wethau Streckenende	50 km/h – siehe auch Anlage Buchfahrplan VzG

8	Kleinster Bogenhalbmesser (m)	150 m
9	Zulässige Länge der Züge (m) - Güterzüge Reisezüge	Personenzüge 84 m Güterzüge 215 m/44 Achsen
10	Bremsweg (m) / Bremstafel	
	Naumburg (Saale) Hbf Infrastrukturgrenze – Wethau Streckenende	400 m
11	Bremsstellung der Züge	G; P; R; R+Mg
12	Mindestbremsleistung	Berechnung nach Bremstafel 400 m
13	Betriebsverfahren Naumburg (Saale) Hbf Infrastrukturgrenze – Wethau Streckenende	Ril 408 DB AG
14	Zugbeeinflussung	PZB/KoRil 483 DB Netz AG
15	Informations- und Kommunikationssysteme	Zugfunk*, Mobilfunk GSM D1
16	Regellichtraumprofil nach § 9 EBO - Einschränkungen	keine
17	Allgemeine Untersagung des Fahrens ohne Streckenkenntnis	ja
18	Regelmäßige Betriebszeit Naumburg Hbf Infrastrukturgrenze – Wethau Streckenende	täglich 06:00 bis 20:00 Uhr

* Zugfunk zwischen Naumburg Hbf (a) und Naumburg Ost (e), Mobilfunk zwischen Naumburg Ost (a) und Wethau (e)

5.3 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

Vorhersehbare Instandhaltungs- und Baumaßnahmen mit Einschränkungen auf die verfügbare Schienenwegkapazität werden den EVU auf der ZRB-Homepage unter folgendem Link bekannt gegeben: www.zossenrail.de (vertragsgebundene EVU erhalten entsprechende Informationen per Mail). An dieser Stelle erfolgen Angaben zu betreffenden Streckenabschnitten und Umfängen der Einschränkungen.

6. Antrags- und Zuweisungsverfahren

6.1 Form der Anmeldung

Die Konstruktion von Trassen erfolgt auf Basis von Trassenanmeldungen. Die Trasse wird im Auftrag der ZRB durch das Kundenmanagement der DB Netz AG konstruiert. Um eine Trasse zu konstruieren bedarf es konkreter Angaben (Fahrzeugeinsatz, Verkehrszeitraum, Fahrtverlauf etc.) seitens des Zugangsberechtigten. Anträge auf die Zuweisung von Zugtrassen sind ausschließlich nur in Textform zu übersenden. Als „Arbeitstage“ i. S. Punkt 3.4 der SNB-AT gelten die Wochentage Montag bis Freitag.

6.2 Angebotsfrist für kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen

Ergänzend zu Punkt 3.4.2 Satz 1 Buchstabe b) der SNB-AT liegt bei einem Antrag auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen (Gelegenheitsverkehr) ein Fall für eine besonders aufwendige Bearbeitung bei folgenden Trassenanfragen vor:

- Reisesonderzüge
- Fahrten mit Dampflokomotiven (kohle- und ölgefeuert)
- Transporte bei denen eine Sondergrenzlastberechnung erforderlich bzw. gewünscht ist
- Versuchszüge und Messfahrten
- Fahrten, die aufgrund der angemeldeten Fahrzeuge, der Streckenverhältnisse oder anderer Parameter eine besondere Form des Fahrplans erfordern (z. B. Zugleitbetrieb)
- Fahrten, 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

Die Frist für die Entscheidung über den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen beträgt in den vorgenannten Fällen vier Wochen.

6.3 Entgeltregelung für Fahrplananpassungen

Fahrplananpassungen auf Wunsch des Zugangsberechtigten nach Annahme des Trassenangebotes sind grundsätzlich ausgeschlossen und werden, soweit im Einzelfall möglich, hinsichtlich der Entgeltregelung nach den Entgeltgrundsätzen berechnet, unabhängig davon bleibt die Trasse bestehen.

6.4 Nichtnutzung von vertraglich zugewiesener Schienenwegkapazität

Die vertraglich zugewiesene Schienenwegkapazität muss vom Zugangsberechtigten auch genutzt und in Anspruch genommen werden; es gelten die gesetzlichen Regelungen gem. §§ 40, 60 ERegG. ZRB erhebt von einem Zugangsberechtigten ein angemessenes Entgelt für die Schienenwegkapazität, die vertraglich zugewiesen, aber nicht in Anspruch genommen wurde, um eine Beeinträchtigung des Wettbewerbs zu verhindern und Anreize für die effiziente Nutzung der Schienenwegkapazität zu schaffen. Als Kriterien für die Feststellung der Nichtnutzung durch den Zugangsberechtigten gelten: vollumfängliche oder teilweise Nichtnutzung – d.h. die vollumfängliche oder teilweise unterlassene Inanspruchnahme der zugewiesenen Schienenwegkapazität bzw. die Nichterbringung der Verkehrsleistung – mit oder ohne Stornierungen, Abbestellungen oder Kündigungen. Die Bemessung des Entgelts erfolgt im Einzelfall nach den Entgeltgrundsätzen der ZRB.

6.5 Einsatz von Dampflokomotiven

Beim Einsatz von Dampflokomotiven können Restriktionen (witterungsbedingt) aufgrund des Brandschutzes erforderlich sein. Diese werden bei der Fahrplanbestellung auf Basis der Fahrzeugspezifikation im Einzelfall durch die ZRB festgelegt und zum Zeitpunkt der Durchführung tagesaktuell an das EVU übermittelt.

7. Informationen über die verfügbare Schienenwegkapazität

7.1 Bereitstellung

Gemäß ERegG stellt die ZRB allen Zugangsberechtigten auf Anfrage Informationen über die verfügbare Schienenwegkapazität zur Verfügung.

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 Trassenstudien von der ZRB, gegen Erstattung eines nach Aufwand zu berechnenden Entgeltes entsprechend der Liste der Entgelte für die Trassennutzung erstellt. Die Anmeldefrist beträgt mindestens 20 Arbeitstage 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 Allgemeine Kapazitätsmerkmale der Schienenwege

Im Sinne der ERegG bezeichnet der Ausdruck "Schienenwegkapazität" die Möglichkeit, für einen Teil des Schienenweges, für einen bestimmten Zeitraum Zugtrassen einzuplanen. Detaillierte Angaben hierzu erhalten Zugangsberechtigte auf Anfrage.

8. Störungsmanagement

Ergänzend zu Punkt 5.3.3 der SNB-AT gelten auf der ZRB für die betriebliche Störungsbeseitigung folgende Prioritäten:

- 1 Priorität: Regeltrassen
- 2 Priorität: sonstige Verkehre

9. Entgeltgrundsätze

9.1 Zweck und Geltungsbereich

Die Entgeltgrundsätze der ZRB gewährleisten gemäß Anforderungen des AEG und der ERegG allen Zugangsberechtigten, denen dieses Recht nach § 14 AEG zusteht, den diskriminierungsfreien Zugang zu dem Streckennetz und den Serviceeinrichtungen der ZRB.

Die Preise für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der ZRB werden getrennt nach Preisen für Nutzung der Schienenwege (Trassenpreise) und die Nutzung von Zugangsstellen zum Netz (Haltepunkte etc.) berechnet.

Mit dem Trassenpreis sind die Leistungen des Mindestzugangspakets abgegolten (entsprechend Anlage 2 Nr. 1 ERegG):

- a) die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität der Eisenbahn;
- b) das Recht zur Nutzung zugewiesener Schienenwegkapazität;
- c) die Nutzung der Eisenbahnanlagen einschließlich Weichen und Abzweigungen;
- d) die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen;
- e) die Nutzung von Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom, sofern vorhanden;
- f) alle anderen Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.

Die Entgeltgrundsätze gelten für Zugangsberechtigte, für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur der ZRB. Die Entgeltgrundsätze für die Benutzung der zugehörigen Serviceeinrichtungen der ZRB sind in den NBS-BT niedergelegt.

9.2 Inkrafttreten, Änderungen und Erklärungsirrtum

Die Entgeltgrundsätze treten am 01.01.2015 in Kraft. Änderungen der Entgeltgrundsätze, die den Kunden der ZRB in angemessener Frist vorab bekannt gemacht werden sowie Irrtum bleiben vorbehalten.

9.3 Berechnung der Entgelthöhen

Die Berechnung der Trassenentgelte auf der Strecke Gotha Hbf (a) – Emleben (e) und Naumburg (Saale) Hbf (a) – Wethau (e) erfolgt zu Vollkosten mit einem Zuschlag für Wagnis.

Diese Kosten enthalten

- Material- und Personalkosten für die Instandhaltung der Gleisanlagen
- Kosten der Fahrdienstleitung/Zugleitung
- Abschreibungen und Zinsen auf Anlagevermögen (Gleisanlagen)
- Verwaltungskosten lt. Kosten und Leistungsrechnung inklusive Versorgungsleistungen

9.4 Leistungsabhängige Entgeltregelung

9.4.1 Grundsatz und Ziel des Anreizentgeltes

Die für Trassennutzungen der ZRB zu entrichtenden Entgelte sind (gem. ERegG) so gestaltet, dass sie durch leistungsabhängige Bestandteile dem EVU und der ZRB Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes bieten.

9.4.2 Leistungskriterien

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

Bei nicht vereinbarungsgemäßer Abwicklung der Zugtrassen werden die Verspätungsminuten des Zuges von der ZRB mit der jeweiligen Verspätungsursache ermittelt und dokumentiert. Die der ZRB und dem EVU zugewiesenen Verspätungsminuten werden monatlich in ihrer Gesamtheit erfasst und gegenseitig verrechnet. Aus der Saldierung kann sich dann entweder ein vom EVU zu leistendes Anreizentgelt oder aber ein Anreizentgelt ergeben, dass von der ZRB 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.

9.4.3 Ermittlung und Aufzeichnung von Verspätungsminuten

Pünktlichkeit ist die zeitgerechte Durchführung der Zugfahrt im Zeitfenster der jeweiligen Zugtrasse zwischen Start- und Zielbahnhof. Unpünktlichkeit ist, wenn die tatsächliche Nutzung des Schienenweges von der vereinbarten Zugtrasse um mehr als 10 Minuten abweicht, entscheidend ist die Verspätung am Endpunkt. Die Zeiterfassung erfolgt minutengenau am Messpunkt und wird vom Fahrdienstleiter/ Zugleiter bei Verspätungen mit Angabe der Ursache dokumentiert. Der Fahrzeugführer des EVU ist verpflichtet, dem Fahrdienstleiter/ Zugleiter den Grund der Verspätung umgehend mitzuteilen. Verspätungsgründe sind hauptsächlich die in der Tabelle 3 aufgelisteten Ursachen. Die Verspätungsminuten werden fortlaufend in einem Zeitkonto gesammelt.

Als Messpunkte auf der ZRB sind folgende Stellen festgelegt:

- aus Gotha Hbf kommend der Bf Emleben
- aus Naumburg kommend der Bf Naumburg Ost

9.4.4 Verantwortlichkeit und Differenzierung der Verspätungsursachen

Die leistungsabhängige Entgeltregelung ist nach Verspätungsursachen und dem hierfür verantwortlichen Unternehmen differenziert. Aus den genannten Aspekten hierzu ergeben sich die in der folgenden Tabelle dargestellten Verspätungsursachen:

Tabelle 3

Zuweisung der Ursache nach Verantwortungsbereich		
ZRB	EVU	Zuweisung nicht möglich
Fehler in der Fahrplan-konstruktion		
Personalbedingte Ursachen		
Oberbaumangel/ Langsamfahrstellen		
Störungen im Gleisbauablauf	Verspätete Übergabe an ZRB	
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 Fahrzeug	Pseudominuten (Zeitumstellung)
Störung der Telekom-munikation	Störung am Fahrzeug	Behördliche Maßnahmen am/ im Zug
Sonstiges	Sonstiges	Sonstiges

[Nähere Erläuterungen hierzu in der VDVMitteilung 9036]

9.4.5 Monetäre Bewertung der Erhebungsdaten

Die ermittelten Verspätungsminuten auf dem Zeitkonto werden von der ZRB zum Monatsende in einer Liste dargestellt und summiert. Die Summe der Verspätungsminuten auf dem Zeitkonto wird mit dem u. g. Betrag multipliziert. Das Ergebnis der Multiplikation ist je nach Verantwortungsbereich das geschuldete leistungsabhängige Entgelt, dem jeweiligen Vertragspartner gegenüber.

Bis zum 25. des Folgemonats teilt die ZRB 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.

Die ZRB 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.

Die Höhe der Verspätungspönale wird ab der 11. Verspätungsminute, gemessen am Endpunkt, erhoben und ist der jeweils gültigen Liste der Entgelte zu entnehmen.

9.4.6 Reklamationsverfahren

Ist das EVU nach Zugang der dargestellten Liste der Verspätungsminuten und mit dem sich daraus ergebenden Anreizentgelt nicht einverstanden, so muss das EVU dies binnen eines Monats nach Zugang der Forderung über die Anreizentgelte für die jeweilige Monatsperiode unter Darlegung der Gründe der Reklamation geltend machen. Nach Verstreichen der Frist ist die Reklamation ausgeschlossen, des Weiteren gilt die Unterlassung einer Reklamation als Genehmigung des Anreizentgeltes.

9.5 Preise für die Nutzung von Zugtrassen

9.5.1 Berechnungsgrundlagen für Zugtrassen

Die Preise für Zugtrassen gelten für die Nutzung der ZRB-Strecken Bf Gotha Hbf (ausschließlich) – Bf Emleben (einschließlich) und Bf Naumburg (Saale) Hbf – Hp Wethau (einschließlich). Die im Trassenpreis enthaltenen Leistungen entsprechen den Pflichtleistungen gem. ERegG und umfassen:

- die Nutzung des für die Zugfahrten bereitgestellten Strecken- und Bahnhofsgleises
- die Nutzung der Gleise für je eine Fahrt zur Bereitstellung innerhalb desselben Bahnhofs, an dem die dazugehörige Zugfahrt beginnt bzw. endet,
- im Einzelfall vereinbarte Aufenthaltszeiten vor Abfahrt bzw. nach Ankunft eines Zuges im Anfangs- bzw. Endbahnhof, wenn eine Zeitdauer von insgesamt 30 Minuten nicht überschritten wird,
- außerplanmäßige Halte, die durch die Betriebsführung bedingt sind,
- die Betriebsführung der Infrastruktur während der Besetzungszeit der Betriebsstellen im üblichen Umfang.

9.5.2 Trassenpreise

Die Entgelte für Trassen und Leistungen der ZRB werden in der Liste der Entgelte veröffentlicht. Diese wird entsprechend den gesetzlichen Vorgaben veröffentlicht und aktualisiert.

9.5.3 Unterschiedliche Bepreisung

- entfällt -

9.5.4 Preise für außergewöhnliche Transporte

- entfällt -

9.5.5 Entgelt für die Nichtnutzung von vertraglich zugewiesener Schienenwegkapazität

ZRB erhebt von einem Zugangsberechtigten ein angemessenes Entgelt für die Schienenwegkapazität, die vertraglich zugewiesen, aber nicht in Anspruch genommen wurde, das sich im Einzelfall aus folgender Tabelle ergibt:

Tabelle 4

Zeitpunkt der Stornierung, vor Wirksamwerden der Trasse (in Monaten)	Stornokosten vom Trassenpreis
>5	kostenfrei
kleiner 5 bis 3	60 %
kleiner 3 bis 1	80 %
kleiner 1	90 %

Die Stornierungskosten gemäß Tabelle 4 berücksichtigen die von der ZRB im Falle einer Stornierung ersparten Aufwendungen.

9.6 Preise für die Nutzung örtlicher Gleisanlagen

siehe Liste der Entgelte

9.7 Entgelt für sonstige Leistungen

Die ZRB bietet den Zugangsberechtigten auf Anfrage weiterhin folgende Dienstleistungen

- Personaldienstleistungen, wie Lotseneinsatz und Vermittlung von Orts- und Streckenkenntnissen
- Trassenstudien

Lotseneinsatz sowie die Vermittlung von Orts- und Streckenkenntnissen werden über Stundensätze berechnet, wie sie in dem Entgeltverzeichnis der ZRB genannt sind. Die Mindestbestellzeit beträgt 8 Stunden.

Für Trassenstudien wird von der ZRB eine Aufwandspauschale gemäß Entgeltverzeichnis der ZRB erhoben. Werden vom EVU Trassen auf Basis der Trassenstudie bestellt, entfällt diese Aufwandspauschale.