



Schienennetznutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT)

der

FVE – Farge-Vegesacker Eisenbahngesellschaft mbH

Entwurf zur Stellungnahme

Gültig ab 09.12.2018

Inhalt

Ergänzungen/ Abweichungen zu/ von den SNB-AT	3
Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen	6
Entgeltgrundsätze	7



Ergänzungen/ Abweichungen zu/ von den SNB-AT

Ergänzend/ Abweichend zu/ von den SNB-AT gemäß den Konditionenempfehlungen des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) legt die Farge-Vegesacker Eisenbahngesellschaft mbH (FVE), im Folgenden EIU/ FVE genannt, die unten genannten Regelungen (SNB-BT) fest.

Die SNB-BT gelten somit für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen dem EIU und den Zugangsberechtigten

Allgemeines:

1. Voraussetzung zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur ist der Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages zwischen dem EIU und dem Zugangsberechtigten.
2. Der Zugangsberechtigte hat ein geeignetes und während der Nutzungsdauer jederzeit erreichbares Notfallmanagementsystem zur Verfügung zu stellen. Die Ansprechpartner sind der Betriebsleitung des EIU mindestens 3 Tage vor Verkehrsaufnahme mit Rufnummer bekannt zu geben und bei jeder Änderung schriftlich mitzuteilen.

Ergänzend/ abweichend zu/ von

Punkt 2.3.1 SNB-AT:

Als geltende Bau- und Betriebsordnung wird die jeweilig geltende Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung festgelegt.

Derzeit: Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 26. Juli 2017 (BGBl. I S. 3054) geändert worden ist.

Punkt 2.3.3 SNB-AT:

Für die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis durch einen Erfüllungsgehilfen erhebt das EIU ein Entgelt entsprechend den folgenden Entgeltgrundsätzen.

Punkt 2.4.1 SNB-AT:

Als geltende Bau- und Betriebsordnung wird die jeweilig geltende Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung festgelegt.

Derzeit: Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 26. Juli 2017 (BGBl. I S. 3054) geändert worden ist.

Punkt 2.4.2 SNB-AT:

Die technischen und betrieblichen Standards werden in der Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen detailliert beschrieben.

Punkt 3.1.2 SNB-AT:

Für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der FVE ist die Beachtung der Sammlung betrieblicher Vorschriften

Punkt 3.1.2 SNB-AT:



Die zusätzlich zu den gesetzlichen Vorschriften, netzzugangsrelevanten Vorschriften des EIU nebst Bezugsmöglichkeiten sind im Folgenden zusammengestellt.

Bezeichnung

Sammlung betrieblicher Vorschriften

Bezugsmöglichkeit

Betriebsleitung der FVE

Betrieblich-technisches Regelwerk, welches im Rahmen der Facharbeit des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) entwickelt wurde, und auf die in der Sammlung betrieblicher Vorschriften verwiesen wird, ist unter www.vdv-regelwerke.de im Rahmen eines Lizenzvertrages abrufbar.

Punkt 3.2.1 SNB-AT:

Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen sind ausschließlich nur in Textform oder in elektronischer Form auf einem bereitgestellten Vordruck zu übersenden.

Der Vordruck zur Trassenbestellung bei der FVE ist per Mail bei der zuständigen Betriebsleitung in Bremen abzurufen.

Tel. Betriebsleitung	04 21 – 68 64 5
Fax Betriebsleitung	04 21 – 68 35 60
Mail:	Martin.Mehrtens@captrain.de

Punkt 3.4.2, 3.4.4 und 3.4.5 SNB-AT:

Als Arbeitstage gelten Montag bis Freitag, außer Feiertage

Punkt 3.6 SNB-AT:

Der Abschluss von Rahmenverträgen ist ausgeschlossen.

Punkt 4.1 SNB-AT:

Die Entgeltgrundsätze der FVE sind im entsprechenden Abschnitt dieses Dokumentes zu den SNB-BT beschrieben.

Punkt 4.4 SNB-AT:

Bankverbindung:
IBAN-Nr. DE54100400000220717300
BIC-Code: COBADEFF
Commerzbank AG

Punkt 5.1.3 SNB-AT:

Zuständige Stelle für Ad-hoc-Entscheidungen ist die Zugleitung der FVE:

Tel. Zugleitung	04 21 – 68 80 491
Fax Zugleitung	04 21 – 68 80 582

Punkt 5.2.1, 5.2.2 und 5.3.1 SNB-AT:

Ansprechpartner für die EVU ist die Zugleitung der FVE (Kontakt siehe Pkt. 5.1.3).

Das EVU hat sich vor Fahrtantritt bei der Zugleitung der FVE über die derzeit gültigen Weisungen zu informieren und die notwendigen Fahrplanunterlagen gemäß der Sammlung betrieblicher Vorschriften mitzuführen.

Punkt 5.3.3 SNB-AT:

Auf der FVE gelten für die betriebliche Störungsbeseitigung folgende Prioritäten:

1. Priorität: Vertakteter Schienenpersonen-Nahverkehr
2. Priorität: Schienen-Güterverkehr
3. Priorität: sonstige Verkehre

Punkt 5.7.2 SNB-AT:

Vorhersehbare Instandhaltungs- und Baumaßnahmen und die damit voraussichtlich verbundenen Nutzungseinschränkungen von Schienenwegen werden den EVU mindestens sechs Wochen vor Baubeginn schriftlich angezeigt.



Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen

Beschreibung des baulichen und betrieblichen Standards, sowie Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssysteme der FVE

Bezeichnung	Farge-Vegesacker Eisenbahn
Art des Schienenweges	Öffentliche Eisenbahn
Anbindung an benachbarte Eisenbahninfrastrukturen	DB-Bahnhof Bremen-Vegesack
Haupt- oder Nebenbahn im Sinne der EBO	Nebenbahn
Ein- oder Mehrgleisigkeit	Eingleisig
Elektrifizierung	Elektrifiziert
Spurweite	1435mm
Streckenklasse	D4
Streckenhöchstgeschwindigkeit	80 km/h SPNV; 60 km/h SGV
Größte Neigung	1:50
Kleinster Bogenmesser	270 m
Max. zul. Zuglänge bzw. Wagenzuglänge	Personenzüge: 110m Güterzüge: 280m
Bremsweg	400m
Bremsstellung der Züge	R/P
Mindestbrems Hundertstel	
Betriebsverfahren	Signalisierter Zugleitbetrieb (FV-NE)
Zugbeeinflussung	PBZB
Informations- und Kommunikationssysteme	GSM-R-P
Abweichungen vom Regellichtraum gemäß EBO	Keine
Eventuelle technische oder betriebliche Einschränkungen	
Allgemeine Untersagung des Fahrens ohne Streckenkenntnis	Ja
Regelmäßige Betriebszeit	Mo.-So. 0:00 bis 24:00
Weitere Betriebsstellen	Keine

Die Angaben sind ohne Gewähr für Vollständigkeit und Richtigkeit. Es gelten ausschließlich die Angaben in den jeweils gültigen fahrdienstlichen Unterlagen der FVE.

Entgeltgrundsätze

1. Entgeltgrundsätze

Bei der Erhebung von Auf-, bzw. Gewährung von Abschlägen auf den Trassenpreis wird zwischen dem Marktsegment „Personenverkehr“ und „Güterverkehr“ differenziert.

2. Leistungsabhängige Entgeltregelung („Performance Regime“)

2.1 Grundsatz und Ziel des Anreizentgeltes

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

Der Schienengüterverkehr ist vom Anreizsystem ausgenommen, da dieser kurzfristig in freien Fahrplanfenstern durchgeführt wird.

2.2 Leistungskriterium

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 FVE, mit der jeweiligen Verspätungsursache ermittelt und dokumentiert. Die der FVE 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 FVE 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.

2.3 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.

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 1 aufgelisteten Ursachen. Die Verspätungsminuten werden fortlaufend in einem Zeitkonto gesammelt.

Als Messpunkte auf der FVE sind folgende Stellen festgelegt:

In Fahrtrichtung Bremen-Farge: Halt am Bahnsteig in Bremen-Farge

In Fahrtrichtung Bremen-Vegesack: gemeldete voraussichtliche Ankunft durch Tf

2.4 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 1 dargestellten Verspätungsursachen. Nähere Erläuterungen hierzu siehe VDV-Mitteilung 9036

Tabelle 1: Zuweisung von Verspätungsursachen

Zuweisung der Ursache nach Verantwortungsbereich		
FVE	EVU	Zuweisung nicht möglich
Fehler in der Fahrplan- konstruktion		
Personalbedingte Ur- sachen		
Oberbaumangel/ Lang- samfahrstellen		
Störungen im Gleisbau- ablauf	Verspätete Übergabe an FVE	
BÜ-Störung	Personalbedingte Ur- sachen	Höhere Gewalt
Fahrbahnstörung	Haltezeitüberschreitung/ außerplanmäßiger Halt	Gefährliche Ereignisse durch Dritte
Störung an Leit- und Si- cherungstechnik	Abweichen von Fahrplan- daten	geplante Baumaßnahme
Weichenstörung	Störung am Wagenzug	Pseudominuten (Zeitumstel- lung)
Störung der Telekommu- nikation	Störung am Triebfahr- zeug	Behördliche Maßnahmen am/ im Zug
Sonstiges	Sonstiges	Sonstiges

2.5 Monetäre Bewertung der Erhebungsdaten

Die ermittelten Verspätungsminuten auf dem Zeitkonto werden, von der FVE, 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 FVE 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 FVE 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.

2.6 Reklamationsverfahren

Ist dem EVU nach Zugang der dargestellten Liste der Verspätungsminuten und das sich daraus ergebenden Anreizentgelt nicht einverstanden, so muss das EVU 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.

3. Berechnungsgrundlagen für die Nutzung von Zugtrassen -Trassenpreise

3.1 Berechnungsgrundlage für Zugtrassen

Der Gesamtpreis für die Nutzung von Zugtrassen ergibt sich aus der Multiplikation von Trassenpreis und Länge der befahrenen Trasse.

Im Trassenpreis enthaltene Leistungen:

- Pflichtleistungen

3.2 Entgelthöhen:

Trassenpreise

Trassengrundpreis: 4,45 €/ km
Abschlag für Güterverkehr: 2,00 €/ km

Verspätungspönale

Verspätungspönale: 0,10 €/ Minute

Stationspreis

Der Stationspreis beträgt 2,11 €/Zughalt. Für eine An- und Abfahrt im Bahnhof Bremen-Farge wird ein Stationshalt berechnet.

Örtliche Anlagen

Nutzungsabhängige Komponenten

Pos.	Art der Anbindung	Jahresmiete in €	Zzgl. Preis in € pro lfd. Meter
1	Einseitig angebundene Gleise	2.150,00	15,60
2	Zweiseitig angebundene Gleise	4.300,00	15,60

Zusatzleistungen

Trassenstudie: 100 €/ Trassenstudie
 Personaldienstleistungen: 50 € pro Personalstunde
 Mindestbestellzeit 3 Stunden

Medienversorgung

Die Bereitstellung von Dieselmotorkraftstoff, Wasser und sonstiger Medien erfolgt zu marktüblichen Preisen, zuzüglich eines Aufschlags für Verwaltung und Vorhaltung, in Höhe von 0,03 €/ abgegebener Einheit (l DK, kWh, m³).

Die Versorgung mit elektrischer Energie erfolgt als Durchleitung ohne die Erhebung eines gesonderten Aufschlages.

3.3 Preise für außergewöhnliche Transporte
 Trassen für Fahrten, die außergewöhnliche Transporte sind, werden mit einem Zuschlag auf den Trassenpreis in Höhe von 25% berechnet.

3.4 Stornierungskosten
 Bei der FVE 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 die Abbestellung von Zugtrassen, wird von der FVE ein Stornierungsentgelt nach den in Tabelle 2 dargestellten Grundsätzen erhoben

Tabelle 2: Stornierungskosten

Zeitpunkt der Stornierung, vor Wirksamwerden der Trasse (in Tagen)	Stornokosten vom Trassenpreis
5	kostenfrei
Kleiner 5 bis 3	30 %
Kleiner 3 bis 1	60 %
Kleiner 1	90 %