



Schienennetznutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT)

der

FVE Farge-Vegesacker Eisenbahngesellschaft mbH

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

Die SNB-BT gelten somit für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen der FVE und den Zugangsberechtigten

Allgemeines:

1. Voraussetzung zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur ist der Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages zwischen der FVE 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 der FVE mindestens 3 Tage vor Verkehrsaufnahme mit Rufnummer bekannt zu geben und bei jeder Änderung schriftlich mitzuteilen.

Zu Punkt 2.2 SNB-AT:

Ergänzend zum Nachweis einer Haftpflichtversicherung im Sinne der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen ist der Nachweis einer Umwelthaftpflichtversicherung erforderlich.

Zu Punkt 2.3.3 SNB-AT:

Für die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnisse gem. VDV-Richtlinie 755 durch einen Erfüllungsgehilfen erhebt die FVE ein Entgelt gemäß Entgeltverzeichnis.

Zu Punkt 2.4.1 SNB-AT:

Beim Einsatz von Dampflokomotiven können Restriktionen aufgrund des Brandschutzes erforderlich sein. Diese werden bei der Fahrplanbestellung auf Basis der Fahrzeugspezifikation im Einzelfall durch die FVE festgelegt.

Zu Punkt 2.4.2 SNB-AT:

Die baulichen und betrieblichen Standards, sowie Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssysteme der FVE werden in Anlage 1 zu den SNB-BT beschrieben.

Zu Punkt 3.1.2 SNB-AT:

Die zusätzlich zu den gesetzlichen Vorschriften, netzzugangsrelevanten Vorschriften der FVE nebst Bezugsmöglichkeiten sind im Folgenden zusammengestellt.

Bezeichnung	Bezugsmöglichkeit
Sammlung betrieblicher Vorschriften	FVE
Notfallmanagement	FVE

Zu 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 0421-68 64 5
Fax Betriebsleitung 0421-68 35 60
Mail: martin.mehrtens@veoliacargo.de

Zu Punkt 3.4.2, 3.4.4 und 3.4.5 SNB-AT:

Als Arbeitstage gelten Montag bis Freitag, außer Feiertage.

Zu Punkt 3.6 SNB-AT:

Der Abschluss von Rahmenverträgen ist ausgeschlossen.

Zu Punkt 4.1 SNB-AT:

Die Entgeltgrundsätze der FVE sind in Anlage 2 zu den SNB-BT beschrieben.

Zu Punkt 5.1.3 SNB-AT:

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

Tel. Zugleitung 0421-68 80 491
Fax Zugleitung 0421-68 805 82

Zu Punkt 5.2.1 SNB-AT:

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

Das EVU hat sich vor Fahrtantritt mit der Zugleitung der FVE über die derzeit gültigen Weisungen zu informieren und die notwendigen Fahrplanunterlagen gem. SbV mitzuführen.

Zu Punkt 5.2.2 SNB-AT:

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

Zu Punkt 5.3.3 SNB-AT:

Auf der FVE gelten für die betriebliche Störungsbeseitigung folgende Prioritäten:

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

Zu Punkt 5.7.2 SNB-AT:

Vorhersehbare Instandhaltungs- und Baumaßnahmen mit Einschränkungen auf die verfügbare Schienenwegkapazität werden den EVU mindestens sechs Wochen vor Baubeginn schriftlich angezeigt.

Anlage 1 zu den SNB-BT der FVE:

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

Bezeichnung	
Art des Schienenweges	
Anbindung an benachbarte Eisenbahninfrastrukturen	DB-Bahnhof Bremen-Vegesack
Haupt- oder Nebenbahn im Sinne der EBO	Nebenbahn
Ein- oder Mehrgleisigkeit	Eingleisig
Elektrifizierung	Nicht elektrifiziert
Spurweite	1435mm
Streckenklasse	D4
Streckenhöchstgeschwindigkeit	80 km/h SPNV; 60 km/h SGV
Größte Neigung	1:50
Kleinster Bogenmesser	270m
Max. zul. Zuglänge bzw. Wagenzuglänge	Personenzüge: 110m Güterzüge: 280m
Bremsweg	400m
Bremsstellung der Züge	R/P
Mindestbrems Hundertstel	
Betriebsverfahren	Signalisierter Zugleitbetrieb (FV-NE)
Zugbeeinflussung	PZB
Informations- und Kommunikationssysteme	GSM
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 fahrdienstlichen Unterlagen der FVE.

Anlage 2 zu den SNB-BT der FVE:

1. Zweck und Geltungsbereich

1.1. Änderungen und Erklärungsirrtum

Die jeweilige Liste der Entgelte tritt mit Beginn der Netzfahrplanperiode in Kraft. Änderungen der Entgeltliste, die den Kunden der FVE in angemessener Frist vorab bekannt gemacht werden, sowie Irrtum bleiben vorbehalten.

2. Entgeltgrundsätze

Bei der Erhebung von Auf- bzw. Gewährung von Abschlägen auf den Trassengrundpreis wird zwischen dem Marktsegment `Personenverkehr` und `Güterverkehr` differenziert. Die Auf- und Abschläge ergeben sich aus der Liste der Entgelte.

3. Leistungsabhängige Entgeltregelung

3.1 Grundsatz und Ziel des Anreizentgeltes

Die für Trassennutzungen der FVE zu entrichtenden Entgelte sind (gem. §21 Abs. 1 EIBV) 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.

3.2 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.

3.3 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 FR Bremen-Farge:	Halt am Bahnsteig HB-Farge
In FR Bremen-Vegesack:	gemeldete voraussichtliche Ankunft durch Tf

3.4 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:

Tabelle 1: Ursachenzuweisung

Zuweisung der Ursache nach Verantwortungsbereich		
FVE	EVU	Zuweisung nicht möglich
Fehler in der Fahrplankonstruktion		
Personalbedingte Ursachen		
Oberbaumangel/ Langsamfahrstellen		
Störungen im Gleisbauablauf	Verspätete Übergabe an FVE	
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

Nähere Erläuterungen hierzu siehe VDV-Mitteilung 9036

3.5 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.

Die Höhe der Verspätungspönale ist der jeweils gültigen Liste der Entgelte zu entnehmen.

3.6 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.

4. Berechnungsgrundlagen für die Nutzung von Zugtrassen - Trassenpreise

4.1 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 gem. Anlage 1 zu den §§ 3 und 21 EIBV

4.2 Trassenpreise

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

4.3 Unterschiedliche Bepreisung

Für leer fahrende Personenzüge bzw. leer fahrende Triebwagen wird ein Abschlag von 5% auf den Preis für Personenzugtrassen gewährt.

4.4 Preise für außergewöhnliche Transporte

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

4.5 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 %