



Schienennetznutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT)

der

TWE - Teutoburger Wald-Eisenbahn-AG

Gültig ab 01.02.2014

1 von 9



Ergänzend/ Abweichend zu/ von den SNB-AT gemäß den Konditionenempfehlungen des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) legt die Teutoburger Wald-Eisenbahn-AG (TWE), im Folgenden TWE genannt, die unten genannten Regelungen (SNB-BT) fest.

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

Allgemeines:

1. Voraussetzung zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur ist der Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages zwischen der TWE 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 TWE 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 Erfüllungshelfen erhebt die TWE 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 TWE festgelegt.

Zu Punkt 2.4.2 SNB-AT:

Die baulichen und betrieblichen Standards, sowie Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssysteme der TWE 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 TWE nebst Bezugsmöglichkeiten sind im Folgenden zusammengestellt.

| Bezeichnung | Bezugsmöglichkeit |
|-------------------------------------|-------------------|
| Sammlung betrieblicher Vorschriften | TWE |
| Notfallmanagement | TWE |



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 TWE ist per Mail bei der zuständigen Betriebsleitung in Gütersloh abzurufen.

Tel. Betriebsleitung 0 52 41 – 234 00-109
Fax Betriebsleitung 0 52 41 – 234 00-21
Mail: rainer.meier@captrain.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 TWE 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 TWE:

Tel. Zugleitung 0 52 41-234 00-19
Fax Zugleitung 0 52 41-233 643 0

Zu Punkt 5.2.1 SNB-AT:

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

Das EVU hat sich vor Fahrtantritt mit der Zugleitung der TWE 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 TWE (Kontakt siehe Pkt. 5.1.3).

Zu Punkt 5.3.3 SNB-AT:

Auf der TWE gelten für die betriebliche Störungsbeseitigung folgende Prioritäten:

1. Priorität: Vertakteter Schienenpersonen-Nahverkehr
2. Priorität: 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 TWE:

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

| | |
|--|--|
| Bezeichnung | |
| Art des Schienenweges | |
| Anbindung an benachbarte Eisenbahninfrastrukturen | Ibbenbüren Lengerich Gütersloh Hövelhof |
| Haupt- oder Nebenbahn im Sinne der EBO | Nebenbahn |
| Ein- oder Mehrgleisigkeit | Eingleisig |
| Elektrifizierung | Nicht elektrifiziert |
| Spurweite | 1435mm |
| Streckenklasse | C4 |
| Streckenhöchstgeschwindigkeit | 50 km/h; bzw. 30 km/h Hafenstrecke |
| Größte Neigung | 1:80 |
| Kleinster Bogenmesser | 180 m |
| Max. zul. Zuglänge bzw. Wagenzuglänge | 700 m |
| Bremsweg | 400m |
| Bremsstellung der Züge | P oder G |
| Mindestbrems Hundertstel | |
| Betriebsverfahren | Zugleitbetrieb (FV-NE) |
| Zugbeeinflussung | -- |
| Informations- und Kommunikationssysteme | GSM + Betriebsfunk |
| 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 TWE.



Anlage 2 zu den SNB-BT der TWE:

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 TWE in angemessener Frist vorab bekannt gemacht werden, sowie Irrtum bleiben vorbehalten.

2. Entgeltgrundsätze

Bei der Erhebung des Trassenpreises wird dem Marktsegment „Touristischer Verkehr“ ein gesonderter Trassenpreis angeboten, um die Durchführung dieses speziellen Verkehrs überhaupt zu ermöglichen. Die jeweiligen Trassenpreise ergeben sich aus der Liste der Entgelte.

3. Leistungsabhängige Entgeltregelung

3.1 Grundsatz und Ziel des Anreizentgeltes

Die für Trassennutzungen der TWE zu entrichtenden Entgelte sind (gem. §21 Abs. 1 EIBV) so gestaltet, dass sie durch leistungsabhängige Bestandteile dem EVU und der TWE Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes bieten.

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 TWE, mit der jeweiligen Verspätungsursache ermittelt und dokumentiert. Die der TWE 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 TWE 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 60 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.

Erfasst wird die Abfahrts- und Ankunftszeit der Zugfahrt durch den Zugleiter der TWE.

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. Nähere Erläuterungen hierzu siehe VDV-Mitteilung 9036

Tabelle 1: Zuweisung von Verspätungsursachen

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

3.5 Monetäre Bewertung der Erhebungsdaten

Die ermittelten Verspätungsminuten auf dem Zeitkonto werden, von der TWE, 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 TWE 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 TWE 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 Verspätungspönnale 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 TWE werden in der Entgeltliste veröffentlicht. Diese wird entsprechend den gesetzlichen Vorgaben veröffentlicht und aktualisiert.

4.3 Preise für außergewöhnliche Transporte

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



4.4 Stornierungskosten

Bei der TWE 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 TWE 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 % |