

Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Die Länderbahn GmbH DLB

Besonderer Teil (SNB-BT)

Gültig ab 12.12.2021

Inhaltsverzeichnis

0	Verzeichnis der Abkürzungen		
	3		
1	Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT.....		
	4		
	1.1 Allgemeines	4	
	1.2 Ergänzende bzw. abweichende Regelungen zu den SNB-AT	4	4
	1.3 Veröffentlichungen	6	
2	Beschreibung der Schienenwege / Zugangsbedingungen		
	7		
	2.1 Schienennetz und Verkehrsleistung	7	
	2.2 Ausnahmeregelungen	7	
	2.3 Technische und betriebliche Parameter des Schienennetzes	7	7
	2.4 Zugangsbedingungen	9	
3	Entgeltgrundsätze	10	
	3.1 Allgemeines	10	3.2
	Entgeltregelungen	10	
4	Kapazitätszuweisung		
	11		
	4.1 Antragsverfahren, Form der Anmeldung		
	11		
	4.2 Trassenkonstruktion, Zuweisungsverfahren	11	
	4.3 Stornierungen	12	
	4.4 Trassenstudien, Bearbeitung und Frist	12	
	4.5 Allgemeine Kapazitätsmerkmale der Schienenwege	13	
5	Rechte und Pflichten der Vertragsparteien		
	14		
	5.1 Notfallmanagement	14	
	5.2 Informationen zu einzelnen Zugfahrten	14	
	5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung		
	14		
	5.4 Änderungen an der Infrastruktur	16	
	5.5 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen	16	

Anlagen

Anlage 1: Infrastrukturnutzungsvertrag

Anlage 2: Trassenanmeldeformular DLB

Anlage 3: Trassenpreissystem für das Fahrplanjahr 2020/2021

0 Verzeichnis der Abkürzungen

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
Anz.	Anzahl
AT	Allgemeiner Teil
BT	Besonderer Teil
BUVO-NE	Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
BÜ	Bahnübergang
BÜSA	Bahnübergangssicherungsanlage
BÜV-NE	Vorschrift für die Sicherung von Bahnübergängen bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen
bzw.	Beziehungsweise
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DLB	Die Länderbahn GmbH DLB (EIU)
einschl.	Einschließlich
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EIBV	EIBV Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FV-NE	Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschiffahrt
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GV	Güterverkehr
HPfIG	Haftpflichtgesetz
i. H. v.	in Höhe von
Lz	Lokzug (Lokleerfahrt)
LB DLB	Leitungsbereitschaft DLB
Nr.	Nummer
RBG	Regental Bahnbetriebs-GmbH (EIU)
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
Ril	Richtlinie
S.	Seite
s.	Siehe

SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
SNB-AT	Schienennetz-Benutzungsbedingungen der DLB – Allgemeiner Teil
s. o.	siehe oben
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TEIV	Transeuropäische Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
Tfz	Triebfahrzeug
TPS DLB	Trassenpreissystem DLB
TUZ	Technisch unterstützter Zugleitbetrieb
u. a.	unter anderem
usw.	und so weiter
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
VH	Verkehrshalt
VT	Verkehrstag
z. B.	zum Beispiel

1 Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT

1.1 Allgemeines

Die SNB der Die Länderbahn GmbH DLB sind unterteilt in einen Allgemeinen Teil (SNB-AT) und in einen Besonderen Teil (SNB-BT).

Ergänzend zu bzw. abweichend von den SNB-AT gemäß den Empfehlungen des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) legt Die Länderbahn GmbH DLB (DLB) als Betreiber von Schienenwegen die im Folgenden aufgeführten Regelungen (SNB-BT) fest. Die SNB-BT ergänzen die SNB-AT um unternehmensspezifische Besonderheiten.

Die SNB-BT gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen der DLB und den Zugangsberechtigten mit Ausnahme der Nutzung von Serviceeinrichtungen.

1.2 Ergänzende bzw. abweichende Regelungen zu den SNB-AT

Zum Abschn. 2.3.3 SNB-AT

Die Vermittlung von Orts- und Streckenkenntnis durch die DLB erfolgt nach Maßgabe und in der Reihenfolge folgender Möglichkeiten.

1. Einweisung bzw. Begleitung durch orts- und streckenkundiges Personal der DLB
2. Organisation und Durchführung von Zugfahrten zur Erringung von Strecken- und Ortskunde durch die DLB

Die Vermittlungen gemäß Nr. 1. und 2. erfolgen gegen ein im Abschn. 3 SNB-BT aufgeführtes Entgelt.

Zum Abschn. 2.4.1 SNB-AT

Zur Durchführung von Probe- und Versuchsfahrten hat der Zugangsberechtigte die Abweichungen der Fahrzeuge gegenüber den benannten Bestimmungen sowie darauf beruhende Vorschläge für Maßnahmen zur Gewährleistung der Betriebssicherheit auf andere Weise der DLB anzuzeigen. Über Art und Weise der Durchführung der Fahrten entscheidet die DLB.

Zum Abschn. 2.4.2 SNB-AT

Einzelheiten zu baulichen und betrieblichen Standards sind in Abschn. 2 der SNB-BT beschrieben.

Bei Abweichungen der Fahrzeugausrüstung zu den benannten Standards gilt der Hinweis zum Abschn. 2.4.1 SNB-AT entsprechend.

Zum Abschn. 3.1.2 SNB-AT

Für die Nutzung der Schienenwege der DLB gelten die in der **Tabelle 1** aufgeführten Regelwerke.

Tabelle 1 - Zugangsrelevantes Regelwerk

Regelwerk	Herausgeber	Bezug über
Ril 301 (*) Ril 408 Ril 436 Ril 437 Ril 815 **	DB Netz AG *	Drucksachenverlag Karlsruhe *
FV-NE	u. a. VDV	Flöttmann-Verlag
BUVO-NE BÜV NE **	u. a. VDV	Flöttmann-Verlag
Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) Notfallmanagement	DLB	DLB

Anmerkungen:

* für alle Ril gilt: einschl. aller im Zusammenhang mit benannten Ril stehenden Regelwerke

Zum Abschn. 3.2.1 SNB-AT

Einzelheiten siehe Abschn. 4. SNB-BT.

Zum Abschn. 3.4.2 SNB-AT

Arbeitstage sind die Werktage Montag bis Freitag.

Zum Abschn. 3.4.3 SNB-AT

Die Frist zur Entscheidung nach besonders aufwändiger Bearbeitung kann auf Antrag des Zugangsberechtigten und Zustimmung der DLB auf bis zu einer Woche verkürzt werden.

Zum Abschn. 3.4.5 SNB-AT

Siehe Hinweis zum Abschn. 3.4.2 SNB-AT.

Zum Abschn. 4.1 SNB-AT

Näheres enthält Abschn. 3. SNB-BT.

Zum Abschn. 4.4 SNB-AT

Alle Zahlungen an die DLB sind auf folgendes Konto vorzunehmen:

Bankverbindung: Commerzbank Straubing
IBAN: DE44 7424 0062 0666 0013 00
BIC: COBADEFFXXX

Rechnungslegung durch die DLB erfolgt monatsweise.

Abweichend kann die DLB Abschlagsrechnungen für Leistungen außerhalb des Netzfahrplanes bzw. Regelverkehrs ab einer Summe von 3.000,00 € (zuzüglich gesetzlicher Umsatzsteuer) erstellen.

Für jede Mahnung auf einen nicht fristgerecht gezahlten Rechnungsbetrag erhebt die DLB eine pauschale Mahngebühr von 25,00 € (zuzüglich gesetzlicher Umsatzsteuer).

Zum Abschn. 5.1 SNB-AT

Einzelheiten sind im Abschn. 5.1 SNB-BT geregelt.

Zum Abschn. 5.2 SNB-AT

Einzelheiten sind im Abschn. 5.2 SNB-BT geregelt.

Zum Abschn. 5.3 SNB-AT

Einzelheiten sind im Abschn. 5.3 der SNB-BT geregelt.

Zum Abschn. 5.4 SNB-AT

Zur Wahrnehmung der Rechte der DLB legitimieren sich deren Mitarbeiter durch Dienstaussweis.

Zum Abschn. 5.5 SNB-AT

Siehe Hinweis zum Abschn. 5.4 SNB-AT.

Zum Abschn. 5.6 SNB-AT

Das Procedere zu Informationen über beabsichtigte Änderungen an der Infrastruktur ist in Abschnitt 5.4 der SNB-BT beschrieben.

Zum Abschn. 5.7.2 SNB-AT

Einzelheiten sind im Abschn. 5.5 der SNB-BT geregelt.

Zum Abschn. 6.5 SNB-AT

Abweichungen vom Fahrplan,

- die von dritten Betreibern von Schienenwegen verursacht werden, hinsichtlich der Durchführung der Zugtrassen mit abweichendem Fahrplan
- vom Zugangsberechtigten weiter gefordert sowie
- bei der DLB nur mit erhöhten betriebliche Aufwendungen abgewickelt werden können,

unterliegen einer Teilung des Betriebsrisikos zwischen den Vertragsparteien.

Zum Abschn. 7.2 SNB-AT

Für die Feststellung der nächsten besetzten Betriebsstelle zur Verständigung im Gefahrenfall enthält Abschn. 5.4 der SNB-BT entsprechende Regelungen.

1.3 Veröffentlichungen

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

www.laenderbahn.com

Die Internetadresse wird im Bundesanzeiger bekannt gegeben.

2 Beschreibung der Schienenwege / Zugangsbedingungen

2.1 Schienennetz und Verkehrsleistung

Im Folgenden werden die durch die DLB betriebenen Schienenwege dargestellt bzw. beschrieben.

Die betrieblichen und technischen Standards gelten gleichermaßen für die Verkehrsarten Personen-, Güter und sonstiger Verkehr; bei Abweichungen für einzelne Verkehrsarten sind diese aufgeführt.

Tabelle 2 - Streckenübersicht

Strecken-Nr.	Streckenabschnitte (jeweils nur eingleisig)		Verkehrsleistung (aktuell)
	von	nach	
NE 9580	Bad Kötzting	Lam	Regelverkehr SPNV
NE 9581	Gotteszell	Viechtach	Regelverkehr SPNV

2.2 Ausnahmeregelungen

Im Rahmen freier, auf jeder Strecke vorhandener Betriebszeiten ist die Nutzung der Schienenwege auch für andere Verkehrsleistungen (z. B. zu Versuchszwecken oder Filmarbeiten) möglich.

Für derartige Zwecke können betriebliche oder technische Restriktionen bei der Nutzung angewiesen werden; die Entgeltgrundsätze gelten in der Regel dann nicht.

2.3 Technische und betriebliche Parameter der Schienenwege

Die technischen und betrieblichen Parameter sind streckenweise in der **Tabelle 3** aufgelistet *).

Verkehrs- oder sonstige Leistungen (z. B. gemäß Abschn. 2.2) der Zugangsberechtigten, die einzelne Parameter nicht erfüllen, können nach besonderer Prüfung durch die DLB und bei grundsätzlicher Realisierbarkeit entsprechend den eisenbahngesetzlichen Bestimmungen durchgeführt werden.

*) Anmerkung: Die Angaben in Tabelle 3 sind hinsichtlich tagaktueller Vollständigkeit und Richtigkeit ohne Gewähr. Bei Abweichungen gelten die aktuellen Angaben in den Unterlagen zur Betriebsführung der DLB.

Tabelle 3 - Betriebliche und technische Parameter

Pos	Benennung	Strecken-Nr. (Bezeichnung siehe Tabelle 2)			
		NE 9580	NE 9581		
1	Art des Schienenweges Nichtbundeseigene Eisenbahn (NE-Bahn)	x	x		
2	Anbindung an benachbarte EIU DB Netz AG (Anz.)	x (1)	x (1)		
3	Streckenategorie eingleisig Nebenbahn	x x	x x		
4	Spurweite 1435 mm	x	x		
5	Betriebslänge (km) Normalspur davon elektrisch betrieben	17,9 0	24,8 0		
6	Streckenklasse Radsatzlast (t) Meterlast (t/m)	C2 20,0 6,4	C2 20,0 6,4		
7	Höchstgeschwindigkeit (km/h)	80	50		
8	kleinster Bogenhalbmesser (m)	180	150		
9	zulässige Länge der Züge (m) Güterzüge Reisezüge (allgemein) Reisezüge (bei VH am kürzesten Bahnsteig)			gemäß Ril 408	
		41	75		
10	Bremsweg (m) (Bremstafel FV-NE)	400 x	400 x		
11	Bremsstellung der Züge G, P, R oder R+Mg	x	x		
12	Mindestbrems-hundertstel Berechnung nach Bremstafel 400 m FV-NE	x	x		
13	Betriebsverfahren nach Ril ... DB Netz AG	436	436		
14	Zugbeeinflussung (* nur an BUSA, ** TUZ)	**	**		
15	Informations- und Kommunikationssyst. P-GSM D	x	x		
16	Regellichtraumprofil nach § 9 EBO Einschränkungen	-	x		
17	Allgemeine Untersagung des Fahrens ohne Streckenkenntnis	x	x		
18	Regelmäßige Betriebszeit				
	Mo-Fr	04:21-23:43	03:51-23:58		
	Sa	06:17-23:43	06:29-02:13		
	So, Feiertag	06:17-23:43	06:29-02:13		

2.4 Zugangsbedingungen

Jede Nutzung von Zugtrassen setzt deren vorherige Anmeldung durch das EVU nach Maßgabe dieses Abschnittes voraus.

Die Anmeldung von Regel- und Bedarfstrassen setzt den Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages (INV) nach dem Muster der Anlage 1 mit der DLB voraus.

Für einmalige Nutzungen der Infrastruktur der DLB kommt im Ausnahmefall das Vertragsverhältnis durch Angebotsannahme seitens des EVU eines durch die DLB auf der Grundlage einer vorherigen und vollständigen Trassenanmeldung (siehe Abschn. 4.1 der SNB-BT) des EVU ausgereichten Trassenangebotes zu Stande.

In diesen Fällen kann der INV im Nachgang abgeschlossen werden.

3 Entgeltgrundsätze

3.1 Allgemeines

Die Entgeltgrundsätze der DLB werden im Folgenden beschrieben. Mit dem Entgelt für die Nutzung der Schienenwege sind nachstehend aufgeführte Pflichtleistungen abgegolten:

- Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität,
- die Ausreichung der zugewiesenen Schienenkapazität in Form von Fahrplänen oder gleichartigen betrieblichen Unterlagen (z. B. Rangierplänen),
- die Gestattung zur Nutzung der zugewiesenen und ausgereichten Schienenwegkapazität,
- die Bereitstellung von Informationen, die für die Nutzung der Schienenwege der DLB erforderlich sind,
- die Bedienung der für die im Rahmen der zugewiesenen Schienenkapazität erfolgenden Zugfahrten erforderlichen, durch örtliches Personal der DLB zu bedienenden Steuerungs- und Sicherungssysteme,
- die Bedienung wie vor für Rangierfahrten während der Besetzungszeiten der Bedienstellen sowie
- die Koordinierung von Zug- und Rangierfahrten auf den Schienenwegen der DLB.

3.2 Entgeltregelungen

Die Trassenentgelte auf den Schienenwegen der DLB ergeben sich aus dem Trassenpreissystem der DLB (TPS DLB).

Das Trassenpreissystem der DLB finden Sie in Anlage 3.

4 Kapazitätszuweisung

4.1 Antragsverfahren, Form der Anmeldung

Die Konstruktion von Trassen erfolgt auf Basis von Trassenanmeldungen. Für die Trassenanmeldung bei der DLB ist das Formular der Anlage 2 zu verwenden.

Das Trassenanmeldeformular der DLB gilt für Trassen im Netzfahrplan als auch im Gelegenheitsverkehr.

4.2 Trassenkonstruktion, Zuweisungsverfahren

Die DLB stellt Zugtrassen dem EVU im vertraglich vereinbarten Umfang für das Erbringen durch das EVU nach Maßgabe der Bedingungen der SNB zur Verfügung.

Als Zugtrassen gelten:

- Regeltrassen sind solche, die über einen bestimmten Bestellzeitraum kontinuierlich entsprechend der jeweiligen Verkehrstagerregelung für das EVU genutzt werden und im Regelfahrplan eingearbeitet sind.
- Bedarfstrassen sind solche, die über einen bestimmten Bestellzeitraum entsprechend der jeweiligen Verkehrstagerregelung für das EVU optional bereitgehalten werden und deren tatsächliche Nutzung durch einzelfallbezogene Aktivierung der Fahrplanlage gegenüber der DLB angezeigt werden.
- Sondertrassen sind solche, die für ein- oder mehrmalige Fahrten durch das EVU bei der DLB bestellt werden.

Anträge auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans (Gelegenheitsverkehr) können jederzeit gestellt werden.

Die DLB konstruiert Zugtrassen im Rahmen des § 9 EIBV unter Beachtung der aktuellen Infrastrukturdaten und der sich daraus ergebenden betrieblichen Festlegungen und Möglichkeiten mit dem Ziel der Findung einvernehmlicher Lösungen.

Bei der Trassenkonstruktion werden folgende Grundsätze in der nachstehenden Reihenfolge berücksichtigt:

- a) Regeltrasse vor Bedarfstrasse,
- b) Regel- und Bedarfstrasse vor Gelegenheitstrasse,
- c) Taktverkehre vor nicht taktgebundenen Verkehren,
- d) fristgerechte vor nicht fristgerechter Anmeldung,
- e) Passfähigkeit vor Nichtpassfähigkeit bei betrieblich-technischen Vorgaben.

Zeigt sich in der Konstruktionsphase, dass die vom EVU angemeldeten Trassen mit anderen Anmeldungen kollidieren, informiert die DLB die vom Nutzungskonflikt betroffenen EVU unverzüglich und zeigt mögliche Lösungsvorschläge auf. Eine Fortsetzung der Trassenkonstruktion erfolgt erst, wenn durch das EVU innerhalb von einer Woche schriftlich eine eindeutige Positionierung zu den Lösungsvorschlägen erfolgt ist. Nicht fristgerechte Positionierung berechtigt die DLB zur Ablehnung der betreffenden Anmeldung; ein Anspruch auf Einbeziehung in ein Konfliktlösungsgespräch besteht in diesem Falle nicht.

Auf diesem Wege nicht lösbare Nutzungskonflikte werden im Rahmen von Konfliktlösungsgesprächen mit allen Beteiligten behandelt und von der DLB abschließend entschieden. Ziel ist es, für die bestehenden Nutzungskonflikte nach einvernehmlichen Lösungen zwischen den beteiligten EVU zu suchen. Werden solche gefunden, sind die Gesprächsergebnisse unverzüglich zu dokumentieren und von den Betroffenen gegenzuzeichnen. Die Umsetzung erforderlicher Trassenänderungen, die eine solche einvernehmliche Lösung ermöglichen, erfolgt unentgeltlich.

Die Konfliktlösungsgespräche müssen innerhalb von 4 Wochen nach Anmelde-termin abgeschlossen sein. Im Falle des Scheiterns der Gespräche wird eine Entscheidung nach dem Höchstpreisverfahren gemäß § 9 Abs. 5 EIBV herbeigeführt und im Zustandekommen allen Beteiligten offengelegt.

4.3 Stornierungen

Stornierungen von Zugtrassen sind möglich. Trassenstornierung bedeutet die endgültige Abbestellung eines oder mehrerer Verkehrstage einer Trasse. Werden alle Verkehrstage einer Trasse storniert, so erlöschen alle Ansprüche, die gegebenenfalls mit der vertraglichen Bindung in Bezug auf die Trassenvergabe verbunden waren.

Für die Stornierung von bereits erfolgten Kapazitätszuweisungen erhebt die DLB Stornierungsentgelte nach Maßgabe der **Tabelle 4**.

Tabelle 4 - Stornierungsentgelte

Trassenart	Stornierungsentgelt (€) bei Stornierung bis		
	30 Tage vor VT	24 Std. vor VT	unter 24 Std.
Regeltrasse	10% Trassen- entgelt	50% Trassen- entgelt	80% Trassen- entgelt
Bedarfstrasse			
Sondertrasse			

4.4 Trassenstudien, Bearbeitung und Fristen

Trassenstudien werden durch die DLB nur bearbeitet, wenn der Wert der Kapazitätszuweisung aus der bearbeiteten Trasse mind. 150,00 € (zuzüglich gesetzlicher Umsatzsteuer) beträgt.

Die Fristen der Anmeldung von Trassenstudien betragen für

- Regel- oder Bedarfstrassen im Netzfahrplan 6 Wochen vor Ablauf der Anmeldefrist zum Netzfahrplan,
- Bedarfs- oder Sondertrassen unterjährig im Netzfahrplan 4 Wochen vor dem beabsichtigten ersten Verkehrstag.

Die DLB legt dem Zugangsberechtigten die Trassenstudie 14 Kalendertage nach der Beauftragung vor. Der Zugangsberechtigte hat sich innerhalb von 7 Kalendertagen zur Angebotsannahme und Bestellung der erarbeiteten Trasse zu entscheiden; anderenfalls kommt seitens der DLB keine spätere Kapazitätszuweisung zustande. Notwendige Änderungen in der Kapazitätszuweisung sind innerhalb der vorgenannten Frist abzustimmen.

Bei Machbarkeitsstudien für komplette Betriebsprogramme unterbreitet die DLB auf Anfrage ein gesondertes, am Aufwand orientiertes Angebot.

4.5 Allgemeine Kapazitätsmerkmale der Schienenwege

Die allgemeinen Kapazitätsmerkmale der Schienenwege der DLB sind in **Tabelle 5** dargelegt.

Tabelle 5 - Kapazitätsmerkmale

Strecken-Nr.	Streckenabschnitte		Streckenauslastung	
	von	nach	vorhanden	möglich
NE 9580	Bad Kötzing	Lam	Regelverkehr SPNV	max. 2 Züge/h
NE 9581	Gotteszell	Viechtach	Regelverkehr SPNV	max. 2 Züge/h

5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

5.1 Notfallmanagement

Die DLB hält zur Wahrnehmung ihrer gesetzlichen Pflichten beim Betrieb ihrer Schienenwege ein Notfallmanagement auf der Grundlage der BUVO-NE vor.

Regelungen, die zur unmittelbaren Betriebsdurchführung nach erfolgter Kapazitätszuweisung erforderlich sind, werden dem Zugangsberechtigten als Anlage zum INV zur Verfügung gestellt.

Bei kurzfristigen, einmaligen Nutzungen der Schienenwege gemäß Abschn. 2.4 SNB-BT wird die Anlage mit den Fahrplanunterlagen zur Verfügung gestellt.

In der Anlage ist die Verständigung im Falle des Eintritts gefährlicher Ereignisse durch das EVU geregelt.

Regelungen zur Verständigung durch die DLB enthält Abschn. 5.3 SNB-BT.

5.2 Informationen zu einzelnen Zugfahrten

Die Informationen gemäß den Buchstaben a) bis c) im Abschn. 5.2.1 SNB-AT an den Vertragspartner werden seitens der DLB in folgender Art und Weise übermittelt:

- a) durch die aktuelle „La“ (Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten) der DLB, die dem Zugangsberechtigten zugestellt wird,
- b) durch Informationen der Leitungsbereitschaft DLB (LB DLB) an die im Vertrag benannte Stelle des Zugangsberechtigten,
- c) wie b).

Die Informationen gemäß den Buchstaben a) bis c) im Abschn. 5.2.2 SNB-AT durch den Vertragspartner sind an die DLB in folgender Art und Weise zu übermitteln:

- a) an die LB DLB,
- b) wie a),
- c) wie a).

5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung

Störungen in der Betriebsabwicklung umfassen Unregelmäßigkeiten, Abweichungen vom vereinbarten Fahr- oder Betriebsplan sowie andere besondere Vorkommnisse mit Auswirkungen auf den Bahnbetrieb.

Von seinem Fahrbetrieb ausgehende Betriebsstörungen hat das EVU unverzüglich der DLB zu melden, auch wenn keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Sicherheit und Ordnung im Betrieb zu erwarten sind. Über infrastrukturbedingte Betriebsstörungen oder solche, die vom Fahrbetrieb anderer EVU ausgehen, insbesondere Fahrplanabweichungen, informiert die DLB das EVU

unabhängig von deren Ursache hinsichtlich der Auswirkungen auf dessen Verkehre.

Die DLB unternimmt unter angemessener Berücksichtigung der Belange der betroffenen EVU alle erforderlichen Maßnahmen, um zu normalen Betriebsbedingungen zurückzukehren. Hierzu kann sie insbesondere Züge verlangsamt oder beschleunigt verkehren lassen oder ggf. auch teilweise umleiten. Sie berücksichtigt weitgehend die Wünsche des EVU nach betrieblicher Disposition für seine Verkehre, insoweit diese dem o. a. Ziel zuträglich sind und sich keine Auswirkungen auf Verkehre anderer EVU ergeben bzw. von dieser Seite keine Einwendungen zu erwarten sind.

Bei Störungen in der Betriebsabwicklung, die eine Nutzung einer Anlage ganz oder teilweise unmöglich machen und deren Ursache in der Betriebsführung der DLB liegt, wird die DLB – wenn möglich – dem EVU die Nutzung einer gleichwertigen Anlage entsprechend der örtlichen und betrieblichen Gegebenheiten im Rahmen der Zumutbarkeit für das EVU anbieten.

Wird eine Anlage von mehreren EVU gemeinsam genutzt, ist die DLB berechtigt, bei Betriebsstörungen bis zur Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen fremde Züge oder Zugteile zeitweilig auch im sonst vom EVU genutzten Teil abzustellen oder zu behandeln. Die Belange des EVU im Zusammenhang mit der Nutzung der Infrastruktur werden dabei durch die DLB angemessen berücksichtigt.

Das EVU hat bei von ihm zu vertretenden Unregelmäßigkeiten der Infrastrukturnutzung, z. B. Triebfahrzeugschaden, unverzüglich für Abhilfe zu sorgen. Kommt das EVU dieser Verpflichtung nicht nach und kann auch kein anderes EVU an der Beseitigung der Störung mitwirken, so veranlasst die DLB eine Räumung auf Kosten des EVU.

Das Aufgleisen von Fahrzeugen kann vom EVU in eigener Verantwortung durchgeführt werden, wenn die DLB dem zustimmt. Die DLB ist zur Verweigerung der Zustimmung insbesondere dann berechtigt, wenn

- das EVU nicht über die erforderliche Sachkunde oder Räumtechnik verfügt,
- zu befürchten ist, dass ein an der Infrastruktur entstandener Schaden vergrößert wird oder
- nicht sichergestellt ist, dass die erforderlichen Untersuchungen und Bestätigungen, z. B. Lauffähigkeiten, von befugtem Personal des EVU durchgeführt werden.

Die DLB ist jederzeit zur Durchführung von Maßnahmen berechtigt, die zur Aufrechterhaltung oder Wiederherstellung der Betriebssicherheit der Infrastruktur notwendig werden. Über die relevanten Auswirkungen der erforderlichen Maßnahmen werden die unmittelbar betroffenen EVU im Rahmen des Störungsmanagements unverzüglich informiert.

5.4 Änderungen an der Infrastruktur

Zu kurzfristigen, betrieblich- oder anlagenbedingten Änderungen an der Infrastruktur erhält der Zugangsberechtigte die notwendigen Informationen gemäß Abschn. 5.2 SNB-BT.

Bei Änderungen an der Infrastruktur, die die Zugangsbedingungen der Zugangsberechtigten oder Kapazitätsmerkmale wesentlich verändern können, bezieht die DLB Zugangsberechtigte,

- die Rahmenverträge mit der DLB abgeschlossen haben,
- Regelverkehre im Netzfahrplan durchführen oder
- Regelmäßige Sonderverkehre durchführen,

in die Entscheidungsfindung mit ein.

Hierfür werden die Zugangsberechtigten im Rahmen der Erstellung der Genehmigungsplanung zur Stellungnahme aufgefordert.

Außerdem werden die beabsichtigten Maßnahmen im Internet veröffentlicht, von wo aus auch oben nicht angegebene Zugangsberechtigte beteiligt werden können.

Die eingegangenen Stellungnahmen werden seitens der DLB angemessen berücksichtigt bzw. im Rahmen der Planfeststellung gemäß § 18 AEG abgewogen.

5.5 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

Die DLB ist berechtigt, alle notwendigen Baumaßnahmen zur Erweiterung und Erneuerung ihrer Infrastruktur vorzunehmen bzw. verpflichtet, Instandhaltungsarbeiten daran durchzuführen.

Die Durchführung der jeweils planbaren Maßnahmen ist im Rahmen der Baubetriebsplanung rechtzeitig mit den EVU abzustimmen, die zum Zeitpunkt der Baubetriebsplanung die Infrastruktur nutzen oder absehbar nutzen werden. Ausgenommen hiervon sind Maßnahmen zur Aufrechterhaltung bzw. Wiederherstellung der Betriebssicherheit der Infrastruktur. Im Rahmen der Baubetriebsplanung gelten die Fristen gemäß **Tabelle 6**.

Die DLB ist gegenüber dem EVU nicht zum Schadenersatz wegen etwaiger Betriebsbeeinträchtigungen verpflichtet, es sei denn, hierüber besteht eine besondere Vereinbarung. Planung, Organisation und Durchführung etwaiger Schienenersatzverkehre obliegen dem EVU. Bei baubedingtem Entfall der Infrastrukturnutzung werden keine Nutzungsentgelte für die Dauer der Maßnahme erhoben.

Tabelle 6 - Fristen Baubetriebsplanung DLB

(gültig nur für planbare Baumaßnahmen)

Auswirkung der Baumaßnahme	Informationsfrist	Information an EVU mit Nutzung von			Bemerkungen
		Regeltrasse	Bedarfstrasse	Sondertrasse	
zeitliche Verlegung von Trassen (> 4 min)	3. Werktag des Monats vor Baubeginn	schriftliche Mitteilung + Abstimmung			bei Sondertrassen für jeden Zug, aber nur, wenn bereits bestellt
Ausfall von Trassen (bis zu 3 Zugpaaren)					
Ausfall von Trassen (mehr als 3 Zugpaare)	3. Werktag des 2. Monats vor Baubeginn	schriftliche Mitteilung + Abstimmung		Internet-Veröffentlichung	auf Strecken ohne Planverkehr mit Frist von einem Monat vor Baubeginn
Streckenvollsperrung ab 24 Stunden	3 Monate vor Baubeginn				
Streckenvollsperrung über 2 Wochen	frühestmöglich im Netzfahrplan; mind. 5 Monate vor Baubeginn	schriftliche Mitteilung + Abstimmung		Internet-Veröffentlichung	

Anlagen

Anlage 1: Infrastrukturnutzungsvertrag

Anlage 2: Trassenanmeldeformular DLB

www.laenderbahn.com

Anlage 3: Trassenpreissystem

Preise für die Trassennutzung (gültig vom 12.12.2021 bis zum 10.12.2022)

1. Trassenpreise

Alle Preise sind Nettopreise in €. Sie werden zuzüglich der Mehrwertsteuer in ihrer jeweiligen gesetzlichen Höhe in Rechnung gestellt.

Grundpreis je Zugkm im SPNV	4,07 €
Leerzug Preis je Zugkm	3,05 €
Sonderzug Preis je Zugkm	4,07 €

2. Bearbeitungsentgelt

Das Bearbeitungsentgelt beträgt pro Arbeitsstunde 70,- € und wird mit den Entgelten tatsächlich durchgeführter Leistungen verrechnet. Falls eine Leistung nicht zustande kommt, wird ein Bearbeitungsentgelt in Höhe der bisher effektiv geleisteten Arbeitsstunden erhoben. Die Bearbeitungsgebühr übersteigt nicht den Trassenpreis der angefragten Trasse.

3. Entgelte für Lotsengestellung und Sicherungsposten

Für die Gestellung von Lotsen werden 60,- € je angefangene Stunde zuzüglich evtl. Fahrtkosten von und zum Einsatzort berechnet.

Werden über die reguläre Bahnübergangssicherung (technisch gesicherte Bahnübergänge und reguläre Postensicherung Teisnach) hinaus, Bahnübergangssicherungsposten benötigt (insbesondere zur Vermeidung von Geschwindigkeitseinbrüchen an nicht technisch gesicherten Bahnübergängen), werden ebenfalls 60,- € je angefangene Stunde zuzüglich Fahrtkosten von und zum Einsatzort berechnet. Sollte die Anmeldung nicht mindestens 6 Wochen vor der Fahrt bei uns eingehen und nicht in einen bestehenden Dienst integriert werden können, so beträgt die Mindestabnahme 6 Stunden.

4. Sonstiges

Zugtrassen für Züge, die einer besonderen Planung bedürfen (z. B. Fahrten mit historischen Fahrzeugen, Dampflokomotiven usw.) oder für Züge mit besonderen Anforderungen an die Infrastruktur unterliegen einer besonderen Kalkulation, die wir für ein nachfragendes EVU zu den genannten Entgelten gerne durchführen.