

**Schienennetz-Benutzungsbedingungen
der
Schwäbische-Wald-Bahn GmbH**

**Besonderer Teil
(SNB-BT)**

Anlage 3 zum Infrastruktur-Nutzungsvertrag

Inhaltsverzeichnis

0.	Verzeichnis der Abkürzungen	4
1.	Allgemeine Informationen.....	5
1.1.	Zweck und Geltungsbereich	5
1.2.	SNB-Allgemeiner Teil	5
1.3.	SNB-Besonderer Teil	5
1.4.	Geschäftsverbindung	5
1.5.	Voraussetzung zur Nutzung des Schienennetzes	5
1.6.	Veröffentlichungen	5
2.	Ergänzungen und Abweichungen zu den SNB-AT	6
2.1.	Nachweis einer Umwelthaftpflichtversicherung.....	6
2.2.	Definition von Arbeitstagen.....	6
2.3.	Angebotsfrist für kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen	6
2.4.	Abweichender Haftungsausschluss	6
2.5.	Abwehr von umweltgefährdenden Einwirkungen	6
3.	Beschreibung und Zugangsbedingungen des Schienennetzes	7
3.1.	Schienennetz und Verkehrsleistung	7
3.2.	Technische und betriebliche Parameter des Schienennetzes.....	7
3.3.	Übergang zu anderen Streckennetzen	7
3.4.	Streckenöffnung und Betriebsruhezeiten.....	8
3.5.	Einsatz von Dampflokomotiven.....	8
3.6.	Bereitstellung von Betriebsmitteln	8
3.7.	Anlagenbedienung durch den Zugangsberechtigten	8
3.8.	Besetzung der Betriebsstellen	9
3.9.	Störungen in der Betriebsabwicklung	9
3.10.	Notfallmanagement	9
3.11.	Bekanntgabe von Änderungen.....	9
3.12.	Bezug von Regelwerken	9
4.	Entgeltgrundsätze für Trassenpreise.....	10
4.1.	Berechnungsgrundlage für Trassenpreise.....	10
4.2.	Im Trassenpreis für eine Zugtrasse enthaltene Leistungen	10
4.3.	Preise für außergewöhnliche Transporte	10
4.4.	Stornierungskosten	11
5.	Leistungsabhängige Entgeltregelung für Trassennutzung.....	11
5.1.	Grundsatz und Ziel des Anreizentgeltes	11
5.2.	Leistungskriterium.....	11
5.3.	Ermittlung und Aufzeichnung von Verspätungsminuten	12
5.4.	Verantwortlichkeit und Differenzierung der Verspätungsursachen ..	12
5.5.	Monetäre Bewertung der Erhebungsdaten	13
5.6.	Reklamationsverfahren	13

6.	Antrags- und Zuweisungsverfahren	14
6.1.	Ansprechpartner	14
6.2.	Form der Anmeldung	14
6.3.	Grundsatzregelung für Fahrplananpassungen	15
6.4.	Entgeltregelung für Fahrplananpassungen.....	15
6.5.	Trassenstornierung.....	15
6.6.	Durchführung von außergewöhnlichen Transporten	15
6.7.	Dauerhafte Genehmigung für außergewöhnliche Transporte	16
6.8.	Gefahrguttransporte	16
7.	Informationen über die verfügbare Schienenwegkapazität	16
7.1.	Bereitstellung	16
7.2.	Trassenstudien, Bearbeitung und Frist.....	16
7.3.	Kapazitätsbedarf für Instandhaltungs- und Baumaßnahmen	17
8.	Zusatz- und Nebenleistungen	17
8.1.	Medienversorgung	17
8.2.	Personaldienstleistungen	17
8.3.	Trassenstudien	17
8.4.	Nutzung von Nebenanlagen	17

Anhang

Anhang 1	Technische und betriebliche Parameter
Anhang 2	Gleislagepläne
Anhang 3	Anmeldeformular
Anhang 4	Beseitigung von Störungen in der Betriebsabwicklung

0. Verzeichnis der Abkürzungen

Abs. Absatz	
AEg Allgemeines	Eisenbahngesetz
AT Allgemeiner	Teil
BT Besonderer	Teil
BUVO-NE	Betriebsunfallvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen
BZA	Beförderung Zugart, Außergewöhnlich
bzw. beziehungsweise	
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EIBV Eisenbahn	Infrastruktur-Benutzungsverordnung
ETV Eisenbahn	Tarifvertrag
EVU Eisenbahn	Verkehrsunternehmen
FFS Funkfernsteuerung	
FV-NE	Fahrdienstvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen
GGVSE	Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn
ggf. gegebenenfalls	
gem. gemäß	
Lfd. laufend	
LÜ Lademaßüberschreitung	
NBS	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
Pos. Position	
SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
SNB Schienennetz	Benutzungsbedingungen
SWB Schwäbische-Wald-Bahn	GmbH
Tfz Triebfahrzeug	
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VT Verkehrstag	
WEG	Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH
z. B.	zum Beispiel
zzgl. Zuzüglich	

1. Allgemeine Informationen

1.1. Zweck und Geltungsbereich

Mit den Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) veröffentlicht die SWB die Benutzungsbedingungen für die gem. Anlage 1 EIBV zu erbringenden Leistungen für Zugangsberechtigte.

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

1.2. SNB-Allgemeiner Teil

Die SNB-AT entsprechen einer Konditionenempfehlung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und regeln die allgemeinen Geschäftsbedingungen zwischen SWB und Zugangsberechtigten.

1.3. SNB-Besonderer Teil

Die SNB-BT behandeln in Ergänzung zu den SNB-AT den unternehmensspezifischen Teil der Geschäftsverbindung.

1.4. Geschäftsverbindung

Die SNB-AT und SNB-BT gelten somit für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen der SWB und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt.

1.5. Voraussetzung zur Nutzung des Schienennetzes

Voraussetzung zur Nutzung des Schienennetzes ist der Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages zwischen der SWB und dem Zugangsberechtigten.

1.6. Veröffentlichungen

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

www.schwaebische-waldbahn.de

Die Internetadresse wird im Bundesanzeiger bekannt gegeben.

2. Ergänzungen und Abweichungen zu den SNB-AT

2.1. Nachweis einer Umwelthaftpflichtversicherung

Ergänzend zu Punkt 2.2 der SNB-AT ist die Vorlage eines Nachweises einer Umwelthaftpflichtversicherung durch den Zugangsberechtigten erforderlich.

2.2. Definition von Arbeitstagen

Ergänzend zu Punkt 3.4 der SNB-AT werden „Arbeitstage“ als Montag – Freitag unter Ausschluss von Wochenfeiertagen definiert.

2.3. Angebotsfrist für kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen

Ergänzend zu Punkt 3.4.3 der SNB-AT liegt bei einem Antrag auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen (Gelegenheitsverkehr) für Dampflokomotivfahrten ein Fall für eine besonders aufwändige Bearbeitung vor.

2.4. Abweichender Haftungsausschluss

Abweichend zu Punkt 6.1.3 der SNB-AT wird der Haftungsausschluss statt mit 10.000 Euro mit 1.000 Euro festgelegt. Die übrigen Regelungen des Punkt 6.1.3 der SNB-AT bleiben unverändert.

2.5. Abwehr von umweltgefährdenden Einwirkungen

Ergänzend zu den Regelungen in 7.2 der SNB-AT ist die SWB berechtigt, zur Abwehr bzw. Minderung von umweltgefährdenden Einwirkungen des EVU vorbeugende bzw. schadensmindernde Maßnahmen zu ergreifen, wenn das EVU seinen Pflichten nach Punkt 7.1 und 7.2 der SNB-AT nicht nachkommt. Der SWB hierdurch entstehende Kosten werden dem EVU zuzüglich eines Verwaltungsaufschlages in Höhe von 15 % in Rechnung gestellt.

3. Beschreibung und Zugangsbedingungen des Schienennetzes

3.1. Schienennetz und Verkehrsleistung

Nachfolgend wird das Schienennetz der SWB dargestellt und mit technischen Parametern beschrieben. Die betrieblichen und technischen Standards auf allen Schienenwegen der SWB sind für den Güter- und Reisezugverkehr eingerichtet.

Tabelle 1

Strecke Von		Nach	Verkehrsleistung
Schwäbische-Wald-Bahn	Rudersberg-Oberndorf	Welzheim Güter-	und Reisezugverkehr

3.2. Technische und betriebliche Parameter des Schienennetzes

Für die Betriebsdurchführung gilt die EBO, die FV-NE, die Unfallverhütungsvorschriften sowie die SbV der SWB.

Für die unter Punkt 3.1 genannten Streckenabschnitte gelten des weiteren die im Anhang beschriebenen Parameter. Im Anhang sind auch die Gleislagepläne enthalten.

Tabelle 2

Strecke Von		Nach	Technische und betriebliche Parameter Anhang Nr.	Gleislagepläne Anhang Nr.
Schwäbische-Wald-Bahn	Rudersberg-Oberndorf	Welzheim 1		2

3.3. Übergang zu anderen Streckennetzen

Eine Übergangsmöglichkeit zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber besteht in folgenden Betriebsstellen:

Tabelle 3

Strecke Vor		Nach	Übergangsmöglichkeit	Anschließender Infrastrukturbetreiber
Schwäbische-Wald-Bahn	Rudersberg-Oberndorf	Welzheim Ru	dersberg-Oberndorf	Zweckverband Verkehrsverband Wieslaufalbahn

3.4. Streckenöffnung und Betriebsruhezeiten

Die Streckenabschnitte der SWB sind ganzjährig 24 Stunden täglich geöffnet. Die Nutzung der unter Punkt 3.3 genannten Übergänge richtet sich nach den Betriebszeiten der anschließenden Infrastrukturbetreiber.

3.5. Einsatz von Dampflokomotiven

Für den Einsatz von Dampflokomotiven bestehen Restriktionen, die in der SbV oder durch betriebliche Anweisungen geregelt sind.

3.6. Bereitstellung von Betriebsmitteln

Die zur Steuerung ortsbedienter Weichen, Signal-, Fernsprech- und Sicherungseinrichtungen notwendigen Betriebsmittel (z. B. Einheitschlüssel u. Vierkantschlüssel etc.) werden dem Zugangsberechtigten in der erforderlichen Anzahl und gegen Empfangsbestätigung vor Verkehrsaufnahme von der SWB zur Verfügung gestellt. Nach Beendigung des Vertragsverhältnisses sind die Betriebsmittel vollständig zurückzugeben. Für verlorene Betriebsmittel beschafft die SWB Ersatz, in diesem Zusammenhang entstandene Kosten werden der SWB vom Zugangsberechtigten vollumfänglich erstattet.

3.7. Anlagenbedienung durch den Zugangsberechtigten

Für die selbständige Bedienung der Betriebsanlagen gilt für das EVU die Sammlung der betrieblichen Vorschriften (SbV) der SWB in ihrer jeweils gültigen Fassung.

3.8. Besetzung der Betriebsstellen

Eine Besetzung von Betriebsstellen ist zur Nutzung der Schienenwege der SWB in der Regel nicht notwendig. Wird dennoch vom EVU eine außerplanmäßige Besetzung der Betriebsstelle angefordert, werden die entstehenden Kosten dem EVU in Rechnung gestellt. Näheres ist unter Punkt 8.2 geregelt.

3.9. Störungen in der Betriebsabwicklung

Bei Störungen in der Betriebsabwicklung (vgl. Punkt 5.3 SNB-AT) verfährt die SWB nach den Regelungen, die in der Sammlung der betrieblichen Vorschriften (SbV) enthalten sind. Diese sind diesen SNB-BT als Anhang 4 beigelegt.

3.10. Notfallmanagement

Bei gefährlichen Ereignissen im Sinne der BUVO-NE stellt der Zugangsberechtigte der SWB die erforderlichen Daten und Dokumente zur Verfügung, damit die SWB die gesetzlich geforderten Untersuchungen durchführen kann.

Darüber hinaus stellt der Vertragspartner ein geeignetes und während der Nutzungsdauer jederzeit erreichbares Notfallmanagementsystem sicher. Die Ansprechpartner mit Ruf-Nr. sind der Betriebsleitung der WEG mindestens 3 Werktage vor Verkehrsaufnahme und vor jeder Änderung schriftlich mitzuteilen.

3.11. Bekanntgabe von Änderungen

Änderungen zu den Streckenparametern werden den Zugangsberechtigten durch die SWB frühzeitig im Internet bekannt gegeben.

3.12. Bezug von Regelwerken

Die auf dem Schienennetz geltenden Regelwerke (insbesondere FV-NE, SbV) können einmalig kostenfrei von der SWB bezogen werden. Weitere Exemplare werden gegen Erstattung der Kosten zuzüglich eines Verwaltungskostenaufschlages von 15 % abgegeben. Die Bezugsadresse ist unter Punkt 6.1 angegeben. Die FV-NE und BUVO-NE kann auch

bezogen werden durch den Flöttmann-Verlag, Postfach 16 53, 33246 Gütersloh, Tel. (0 52 41) 86 08-22, Fax (0 52 41) 86 08-29.

4. Entgeltgrundsätze für Trassenpreise

4.1. Berechnungsgrundlage für Trassenpreise

Die Preise für die Nutzung von Trassen werden je gefahrenen Zugkilometer berechnet. Je nach Traktionsart und Zuglänge gelten dabei unterschiedliche Preise je Zugkilometer.

4.2. Im Trassenpreis für eine Zugtrasse enthaltene Leistungen

- Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen,
- Nutzung der für die Zugfahrten bereitgestellten Streckengleise; in Bahnhöfen die Nutzung aller möglichen Hauptgleise im Rahmen der Gleisbelegung,
- Nutzung der Gleise inkl. der örtlichen Gleisanlagen innerhalb desselben Bahnhofs, an dem die dazugehörige Zugfahrt beginnt bzw. endet oder unterbrochen wird für je eine Fahrt zur Bereitstellung bzw. zum Abziehen sowie zum Abstellen eines Zuges für die Dauer von bis zu einem Tag,
- die vereinbarten Aufenthaltszeiten vor Abfahrt bzw. nach Ankunft eines Zuges im Anfangs- bzw. Endbahnhof,
- die vereinbarten planmäßige Aufenthalte während der Zugfahrt,
- außerplanmäßige Halte, die durch die Betriebsführung bedingt sind,
- die Betriebsführung der Infrastruktur während der Besetzungszeit der Betriebsstellen im üblichen Umfang einschließlich der Bedienung der für eine Zugbewegung erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme, die Koordination der Zugbewegungen und die Bereitstellung von Informationen über die Zugbewegungen.

4.3. Preise für außergewöhnliche Transporte

Trassen für Fahrten, die außergewöhnliche Transporte sind (siehe Punkt 6.6 SNB-BT) werden mit einem Zuschlag auf den Trassenpreis in Höhe von 25 % berechnet.

4.4. Stornierungskosten

Für die Abbestellung von Zugtrassen wird von der SWB ein Stornierungsentgelt nach folgenden Grundsätzen erhoben.

Tabelle 4

Zeitpunkt der Stornierung vor Wirksamwerden der Trasse (in Kalendertagen)	Stornokosten vom Trassenpreis
größer oder gleich 5	15 %
kleiner 5 bis 3	30 %
kleiner 3 bis 1	60 %
kleiner 1	90 %

5. Leistungsabhängige Entgeltregelung für Trassennutzung

5.1. Grundsatz und Ziel des Anreizentgeltes

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

5.2. Leistungskriterium

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

Gegebenenfalls werden die Verspätungsminuten des Zuges von der SWB mit der jeweiligen Verspätungsursache und der verantwortenden Partei (SWB oder EVU) ermittelt und dokumentiert. Die so der SWB und dem EVU zugewiesenen Verspätungsminuten werden monatlich pro Partei erfasst und gegenseitig verrechnet.

Aus der Saldierung kann sich dann entweder ein vom EVU zu leistendes Anreizentgelt oder aber ein Anreizentgelt ergeben, das von der SWB 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.

5.3. Ermittlung und Aufzeichnung von Verspätungsminuten

Pünktlichkeit ist die zeitgerechte Durchführung der Zugfahrt im Zeitfenster der jeweiligen Zugtrasse zwischen Start- und Zielbahnhof, wobei eine Abweichung von bis zu 14 Minuten 59 Sekunden im Sinne dieser Definition als pünktlich betrachtet wird. Unpünktlichkeit ist, wenn die tatsächliche Nutzung des Schienenweges von der vereinbarten Zugtrasse um 5 Minuten oder mehr abweicht. Die Zeiterfassung erfolgt minutengenau am Messpunkt (Zielbahnhof) und wird bei besetzter Zugleitung vom Zugleiter, bei nicht besetzter Zugleitung vom EVU - bei Verspätungen mit Angabe der Ursache - dokumentiert.

Der Fahrzeugführer des EVU ist verpflichtet, dem Zugleiter den Grund der Verspätung umgehend mitzuteilen. Während einer nicht besetzten Zugleitung vom EVU erfasste Daten sind der SWB bis 7 Kalendertage nach Monatsende unaufgefordert mitzuteilen.

Verspätungsgründe sind hauptsächlich die in der Tabelle 5 aufgelisteten Ursachen. Die Verspätungsminuten werden fortlaufend in einem Zeitkonto gesammelt.

5.4. Verantwortlichkeit und Differenzierung der Verspätungsursachen

Die leistungsabhängige Entgeltregelung ist nach Verspätungsursachen und dem hierfür verantwortlichen Unternehmen differenziert. Die Verspätungsursachen werden gemäß der nachfolgenden Tabelle zugeordnet:

Tabelle 5

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

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

5.5. Monetäre Bewertung der Erhebungsdaten

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

Bis zum 25. des Folgemonats teilt die SWB 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 SWB 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.

5.6. Reklamationsverfahren

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

6. Antrags- und Zuweisungsverfahren

6.1. Ansprechpartner

Ansprechpartner für Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan sowie für allgemeine Auskünfte und Bezug von Regelwerken:

Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH

Leiter des Fachbereichs Infrastruktur

Seewiesenstraße 19

71334 Waiblingen

Tel. (0 71 51) 3 03 80-0

Fax (0 71 51) 3 03 80-19

Ansprechpartner für Trassenanmeldungen im Gelegenheitsverkehr:

Württembergische Eisenbahn GmbH

Örtliche Betriebsleitung Rudersberg

Postplatz 7

73635 Rudersberg

Tel. (0 71 83) 9 38 01-0

Fax (0 71 83) 9 38 01-15

6.2. Form der Anmeldung

Die Konstruktion von Trassen erfolgt auf Basis von Trassenanmeldungen.

Um eine Trasse zu konstruieren bedarf es konkreter Angaben (Fahrzeugeinsatz, Verkehrszeitraum, Fahrtverlauf etc.) seitens des Zugangsberechtigten.

Die Trassenanmeldungen haben, für den Netzfahrplan und für Gelegenheitsverkehre gleichermaßen, in schriftlicher Form auf dem als Anhang 3 beigefügten Formular zu erfolgen.

6.3. Grundsatzregelung für Fahrplananpassungen

Fahrplananpassungen innerhalb einer Fahrplanperiode sind auf Wunsch des Zugangsberechtigten nur möglich, wenn Zugtrassen anderer Zugangsberechtigter nicht betroffen sind und die Schienenwegkapazitäten dies zulassen.

6.4. Entgeltregelung für Fahrplananpassungen

Fahrplananpassungen auf Wunsch des Zugangsberechtigten nach Annahme des Trassenangebotes werden hinsichtlich der Entgeltregelung von der SWB als Stornierung - (s. Punkt 4.4 SNB-BT) und Neubestellung behandelt und nach den Entgeltgrundsätzen berechnet.

6.5. Trassenstornierung

Bei der SWB 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 Stornierungen werden von der SWB Stornierungsentgelte nach Maßgabe der Entgeltgrundsätze erhoben.

6.6. Durchführung von außergewöhnlichen Transporten

Transporte, die 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, gelten als außergewöhnliche Transporte (z. B. LÜ-Sendungen und Schwerwagentransporte).

Müssen zur Durchführung von außergewöhnlichen Transporten Änderungen an der Infrastruktur vorgenommen werden (z. B. Rückbau von Signalen und/oder dergleichen), werden die hierfür anfallenden Kosten dem Zugangsberechtigten in Rechnung gestellt.

Für die Erstellung der zum Transport notwendigen Genehmigung wird von der SWB ein Entgelt erhoben.

6.7. Dauerhafte Genehmigung für außergewöhnliche Transporte

Für regelmäßig - in gleicher Konfiguration - wiederkehrende außergewöhnliche Transporte kann die SWB zur Vermeidung von Einzelfallprüfungen dem Zugangsberechtigten eine zeitlich befristete Dauer genehmigung erteilen.

Bei Änderungen der Konfiguration besteht eine Informationspflicht des EVU gegenüber der SWB.

6.8. Gefahrguttransporte

Führen Zugangsberechtigte Gefahrguttransporte auf dem Schienennetz der SWB durch, so richtet sich die betriebliche Durchführung nach den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen (Gefahrgutbeförderungsgesetz) einschließlich der darauf basierenden Rechtsverordnungen wie z. B. Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn (GGVSE).

7. Informationen über die verfügbare Schienenwegkapazität

7.1. Bereitstellung

Gemäß § 14 Abs. 3 Satz 2 EIBV wird von der SWB die Information über verfügbare Schienenwegkapazität auf Verlangen gegen Erstattung der Kosten unverzüglich bereitgestellt.

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, gegen Erstattung eines Entgeltes, von der SWB Trassenstudien erstellt. Die Anmeldefrist beträgt mindestens vier Wochen 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. Kapazitätsbedarf für Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

Alle Streckenabschnitte der SWB sind eingleisig. Daher können größere Instandhaltungs- und Baumaßnahmen teilweise nur mit Beeinträchtigungen im Betriebsablauf oder mit Streckensperrungen durchgeführt werden. Streckensperrungen aufgrund von planbaren Instandhaltungs- und Baumaßnahmen werden Zugangsberechtigten mit betroffenen, zugeteilten Trassen so früh wie möglich, mindestens jedoch 2 Monate vor der jeweiligen Streckensperrung mitgeteilt.

8. Zusatz- und Nebenleistungen

8.1. Medienversorgung

Elektrische Energie und/oder Wasser wird dem Zugangsberechtigten im Rahmen verfügbarer Kapazitäten und gegen Erstattung der Kosten zur Verfügung gestellt. Hierüber sind zwischen der SWB und dem Zugangsberechtigten Vereinbarungen zu treffen, soweit sie nicht in den NBS-BT (Ziff.7.1) geregelt sind.

8.2. Personaldienstleistungen

Nebenleistungen (z. B. Lotseneinsatz) werden pro Viertelstunde berechnet. Der Preis pro Personalviertelstunde ist in der Liste der Entgelte enthalten.

8.3. Trassenstudien

Die Entgelterhebung für Trassenstudien erfolgt auf der Basis einer Aufwandspauschale in Höhe von 50,-- Euro. Werden vom EVU Trassen auf Basis der Trassenstudie bestellt, entfällt die Aufwandspauschale.

8.4. Nutzung von Nebenanlagen

Über die Nutzung von Nebenanlagen wie Ladestraßen oder Verladerampen sind gesonderte Vereinbarungen zu treffen.

Allgemeine Angaben

Sitz der örtlichen Betriebsleitung

WEG-Betriebsleitung Rudersberg
Postplatz 7
73635 Rudersberg

Telefon 07183 9380112
Fax 07183 9380115
Email Helmut.Weber@veolia-verkehr.de

Bezeichnung der Strecke:

Oberndorf - Welzheim, Schwäbische-Wald-Bahn

Einstufung der Strecke/ Länge:

Nebenbahn, 11,4 km Regelspur, eingleisig

Traktionsart

Diesel, Dampf: gesonderte EBL- Regelungen im Einzelfall erforderlich

Betriebszeiten

täglich Einzugbetrieb

Anbindung an benachbarte EIU

Zweckverband Verkehrsverband Wieslautalbahnhof, km 11,508, Bf Oberndorf

Angaben zur Betriebsführung

Zugmeldebetrieb nach FV- NE, im Übergang zum ZVVW Zugleitbetrieb

Personen- und Güterverkehr

Streckenhöchstgeschwindigkeit	40 km/h
Mindestgeschwindigkeit	20 km /h
Maximale Zuglänge	Rz 125 m Gz 155 m

Erforderliche Mindestbremsleistung gemäß SbV

Bremsstellung P	69 MBr
G	95 MBr

Einschränkungen bei der Zugbildung Neigungsverhältnisse, Bahnsteignutzlängen sind bindend für Reisezüge

Führen eines Fahrberichts erforderlich

Zugfolge Abhängigkeit zur Fahrwegkapazität der Wieslauftalbahn Schorndorf - Oberndorf

Bremsweg 400 m

Beförderung gefährlicher Güter nein

Sichern der Reisenden Bf Welzheim

Bereitstellung von Betriebsmitteln LST- Schlüssel und Funkgerät gegen Nachweis des Zugangsrechts, Regreßpflicht bei Verlust

Fahren ohne Streckenkenntnis untersagt

Anlagenbedienung nach erlangter Strecken- und Ortskunde gemäß SbV durch Personal des EVU

Angaben zu baulichen Anlagen

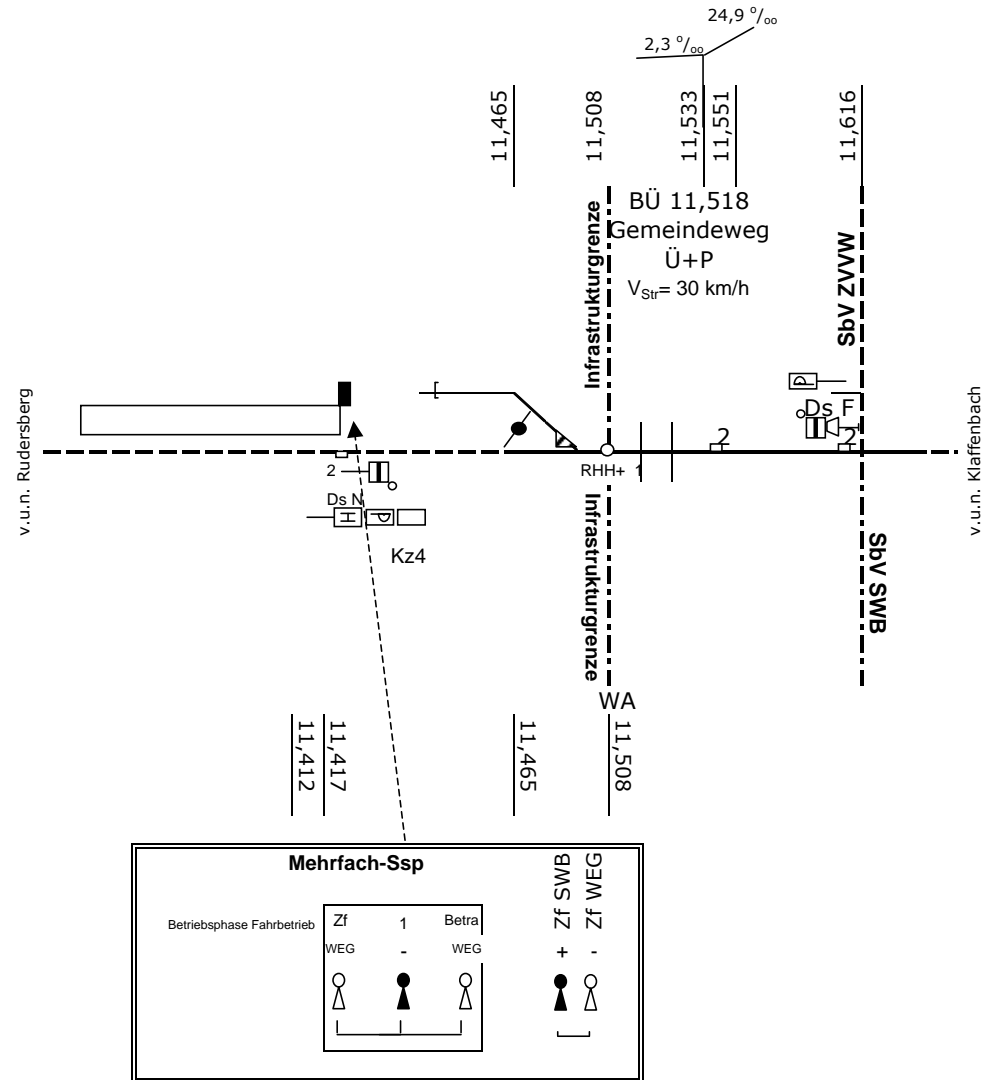
Spurweite	1435 mm
Anzahl der Streckengleise	1
Kleinster Bogenhalbmesser	190 m
größte Längsneigung	25 Promille
Streckenklasse	B2
Radsatzlast	18t
Meterlast	6,4t/m
kleinster Gleisabstand	4,00m
in Betriebsstelle	Laufenmühle
Bahnsteiglängen:	vgl. Betriebsstellenübersicht
Zugbeeinflussungssysteme	PZB
Zugfunk	Bündelfunk der WEG

bei Ausfall öffentliches GSM- Netz, D1 empfohlen

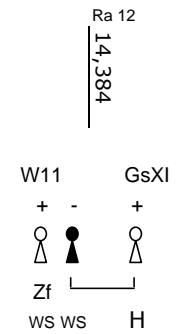
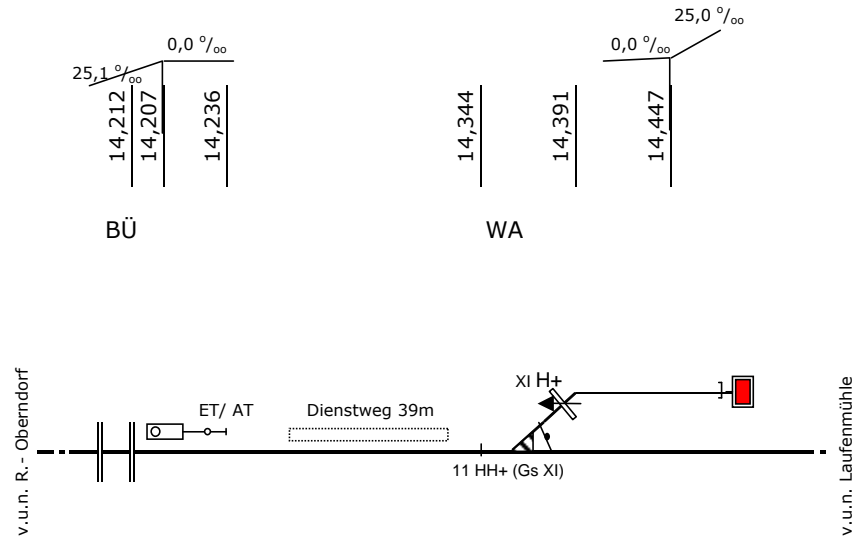
Betriebsstellenübersicht

Betriebsstelle	Lage in km	betrieblich besetzt/ unbesetzt	Weichen	Zugleit- stelle	Zuglau- f-stelle	Zug- melde- stelle	Bahnsteige			Gleise durchgestrichen= zurzeit gesperrt			Bemerkungen S= Service- einrichtung	
							Gleis	Nutz- länge (m)	Höhe ü. SO (cm)	Gleis	Nutz- länge (m)	Anbindung		
(Oberndorf, Bf)	11,300	u	1		x	x	1	80	76				Infrastruktur- grenze 11,508 im Bahnhof am WA W 1	
Klaffenbach- Althütte, Anst	14,344	u	1				1			2	69	einseitig, Handweiche	Abstellgleis	S
Laufenmühle, Hst	16,946	u	1				1	110	38	2	96	einseitig, Handweiche	Abstellgleis	S
Breitenfürst, Hst	20,332	u	1				1	110	38	2	100	einseitig, Handweiche	Abstellgleis	S
Tannwald, Hp	22,150	u					1	110	38					
Welzheim Bf	22,799	u	5				2	125	38	2	151	durchg. Hauptgleis	Wasserkran	S
										1	125	beidseitig	Umsetzgleis	
										11	55	einseitig, Handweiche	Abstellgleis	S

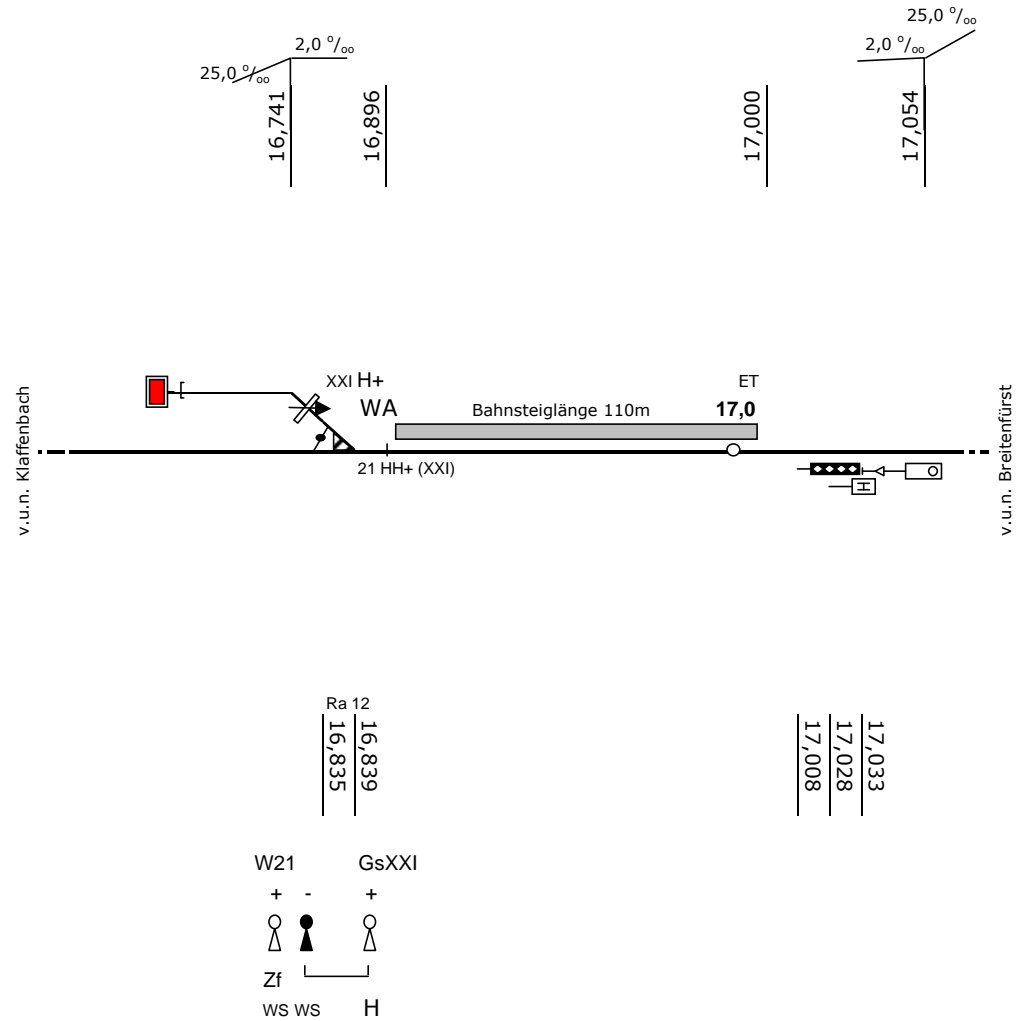
Bf Oberndorf



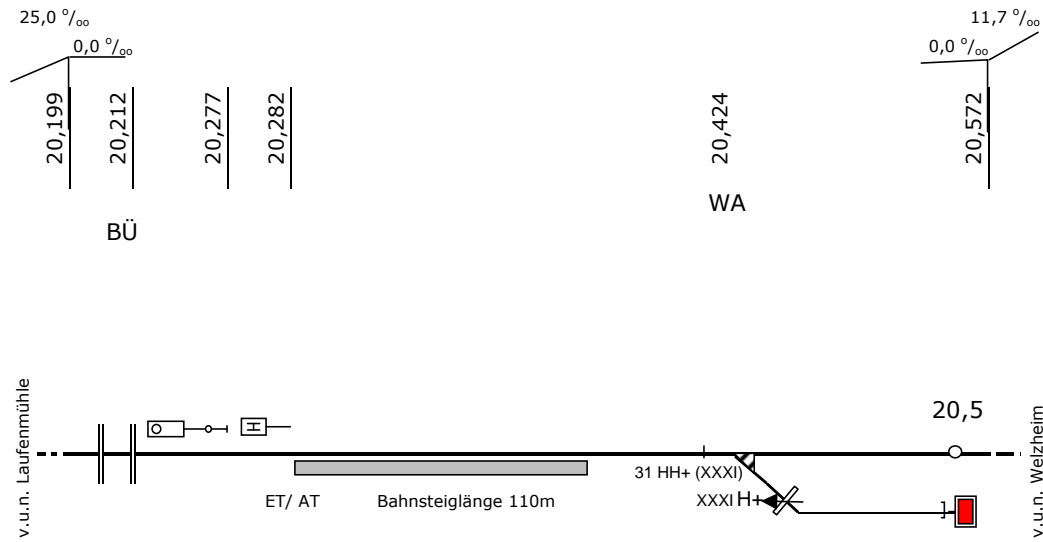
Anst Klaffenbach



Hst Laufenmühle

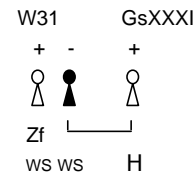


Hst Breitenfürst

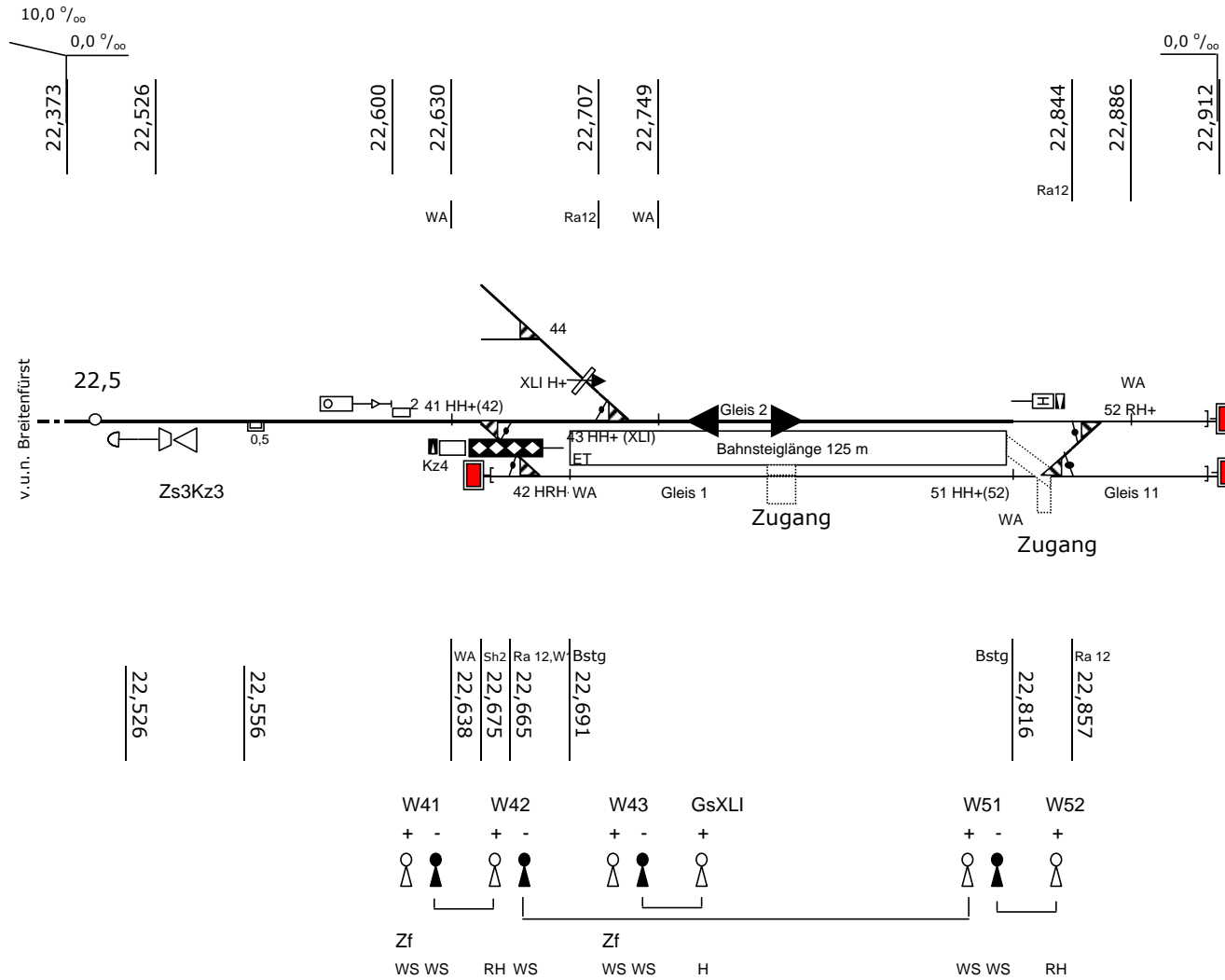


20,292

20,392



Bf Welzheim



**An die
Schwäbische-Wald-Bahn GmbH
c/o Württ.Eisenbahn-GmbH
Fachbereich Infrastruktur
Seewiesenstraße 19
71334 Waiblingen**

Absender:
Firma
Anschrift:
verantwortlicher Sachbearbeiter:
Telefon:
Fax:

Trassenstudie <input type="checkbox"/>	Trassenanmeldung <input type="checkbox"/>
Angaben zum Zug <input type="checkbox"/>	Angaben zur Taktgruppe Nr. <input type="text"/>
Traktionsart Dampf <input type="checkbox"/>	Diesellok <input type="text"/> Triebwagen <input type="text"/> Baureihe <input type="text"/>
Höchstgeschwindigkeit <input type="text"/> km/h	
Fahrzeugausrüstung:	
führendes Fahrzeug besitzt	Bündelfunk <input type="checkbox"/> GSM- R <input type="checkbox"/>
	SIFA <input type="checkbox"/> PZB 90 <input type="checkbox"/>
falls nein <input type="checkbox"/>	Ausnahmegenehmigung nach § 3 (1) EBO liegt vor.
	<input type="checkbox"/> bei Dampflok: zweimännige Besetzung ist sichergestellt
Wagenzug Bremsstellung <input type="checkbox"/>	vorhandene Brems Hundertstel <input type="text"/>
Wagenzuggewicht <input type="text"/> to	Achsen <input type="text"/>
Wagenzuglänge <input type="text"/> m	Zuglänge gesamt <input type="text"/> m
Höchstgeschwindigkeit <input type="text"/> km/h	
Wendezug <input type="checkbox"/>	Schiebelok <input type="checkbox"/> vgl. Fpl- Angaben
falls Güterzug: Gefahrgutklasse <input type="text"/>	Streckenklasse <input type="text"/>
Lademaßüberschreitung <input type="text"/>	Bza- Anmeldung Nr. <input type="text"/>
Nutzung Wasserkran <input type="checkbox"/> qm Fassungsvermögen des Fahrzeuges	

falls Trassenanmeldung:
Die Bestellung eines streckenkundigen Mitarbeiters ist gewünscht
von bis

Versicherung:
Der Besteller versichert, daß die eingesetzten Fahrzeuge für den bestellten Zuglauf zugelassen sind und den Bedingungen der SNB entsprechen.
Für den Fall, daß neben dem Trassenentgelt weitere Kosten (streckenkundiger Mitarbeiter, Streckenuntersuchungen, Personal außerhalb Besetzungszeiten) erforderlich sind, erklärt er sich damit einverstanden, daß diese Kosten an ihn verrechnet werden.

Ort	Datum	Unterschrift des Bestellers
-----	-------	-----------------------------

Beseitigung von Störungen in der Betriebsabwicklung

Störungen in der Betriebsabwicklung

Störungen in der Betriebsabwicklung können hervorgerufen werden durch

- Mängel an der Infrastruktur,
- Störungen an einem Zug oder Fahrzeug,
- Einflüsse von außen, hervorgerufen durch Dritte.

Störungsbeseitigung

Der Störungsbeseitigung übergeordnet ist die BUVO- NE in dem Falle, wenn die Störung durch einen Unfall hervorgerufen wird. Die Regelungen zum Unfallmanagement sind in diesem Fall zu befolgen.

Ist die Störung ohne einen Unfall eingetreten oder sind die Maßnahmen nach BUVO- NE und geltenden Meldeplänen getroffen worden, sind folgende Regeln für die Wiederherstellung des planmäßigen Eisenbahnbetriebes zu befolgen.

Prioritäten

1. Sicherheit

Die sicherheitlichen Regelungen der EBO, der FV- NE und der Sammlung betrieblicher Vorschriften bzw. örtlichen Richtlinien sind konsequent durch die Zugleitung, das Zugpersonal wie durch die beteiligten Mitarbeiter im Betriebsdienst anzuwenden.

2. Pünktlichkeit

Die Zugfolge ist so zu regeln, dass die Pünktlichkeit frühestmöglich wiederhergestellt werden kann. Unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit ist bei der Wiederherstellung der Pünktlichkeit die nachstehende Rangfolge der Zuggattungen einzuhalten.

Rangfolge der Zuggattungen:

1. vertakteter Personenverkehr
2. Sonderreizezüge
3. Güterzüge, Leerfahrten, Dienstzüge

3. Streckenkapazität

Bei der Wiederherstellung des planmäßigen Verkehrs muß seitens der Zugleitung darauf geachtet werden, dass ein „Deadlock“ vermieden wird: Eingleisige Streckenabschnitte müssen von einer Zugfahrt geräumt werden können. Die Befahrbarkeit von Hauptgleisen in Bahnhöfen muß ohne großen Verzug wiederhergestellt werden.

**Weisungs-
befugnis**

Die Zugleitung ist gegenüber den betroffenen EVU weisungsbefugt. Das gleiche gilt für Mitarbeiter im Betriebsdienst der WEG, welche Aufgaben für den Fachbereich Infrastruktur wahrnehmen.

Die betroffenen EVU sind seitens der Zugleitung über Entscheidungen zu informieren. Zu angeordneten Fahrplanabweichungen soll zwischen Zugleitung und EVU zuvor das Benehmen hergestellt werden.

Abweichungen der nicht unmittelbar von der Störung betroffenen Zugfahrten müssen in jedem Falle geduldet werden (Kürzung von Zugläufen, Schienenersatzverkehre, Abweichungen von der Fahrordnung in Betriebsstellen).

**Fahrgast-
information**

Fahrgäste auf den Personenverkehrsanlagen sind

- kurzfristig durch Lautsprecherdurchsagen,
- bei länger andauernden Störungen durch Aushänge

zu informieren. Die Aushänge erfolgen durch die zuständige örtliche Betriebsleitung der WEG, ggf. auf Veranlassung übergeordneter Stellen.

Fahrgäste im Zug werden durch das zuständige EVU informiert.

**Information
von
Güterverkehrs-
kunden**

Bei Güterzügen, die auf Grund von Störungen verspätet werden, ist für die Information betroffener Güterverkehrskunden das EVU zuständig.

Es bedient sich hierzu der von der Zugleitung zur Verfügung gestellten Informationen.

Meldung

Betriebsstörungen (Verspätungen > halbe Taktzeit, Zugausfälle, öffentlichkeitswirksame Störungen) sind ein besonderes Vorkommnis und müssen durch die Zugleitung den betroffenen Geschäftsleitungen gemeldet werden.