

Infrastrukturnutzungsbedingungen

Besonderer Teil

Nutzungsbedingungen für

Schiennetz (SNB-BT)

Anlage V zum

Grundsatz-Infrastruktur-Nutzungs-Vertrag

Mittelfränkische Eisenbahnbetriebsgesellschaft mbH
Hindenburgstr. 11
91555 Feuchtwangen

Stand	SNB-BT 08.09.2022 Version 5.0
Gültig ab	10.12.2023

1	Allgemeine Festlegungen und Abkürzungen	3
1.1	Änderungshistorie	3
1.2	Allgemeines	3
1.3	Abkürzungen und Begriffsbestimmungen	3
2	Infrastrukturbeschreibung und Zugangsbedingungen	4
2.1	Übersicht	4
2.2	Streckendatenblatt	4
2.3	Stationsdatenblätter (Nutzung im Rahmen von Zugfahrten)	4
2.4	Netzzugangsrelevantes Regelwerk	4
2.5	Betrieblich technisches Regelwerk	4
3	Entgeltgrundsätze	5
3.1	Entgelte für die Nutzung des Schienenwegs (SNB)	5
3.2	Verfahren und Entgelte für Trassenbestellungen	6
3.2.1	Verfahren	6
3.2.2	Entgelte	7
3.3	Minderung von Entgelten, Anreizsystem	9
3.3.1	Minderung wegen nicht vertragsgemäßem Zustand der Infrastruktur	9
3.3.2	Verfahren bei angekündigten Baumaßnahmen	9
4	Kapazitätszuweisung	11
4.1	Kapazitätszuweisung in der Planung	11
4.2	Kapazitätszuweisung in der betrieblichen Durchführung (SNB)	11
4.3	Kapazitätszuweisung in der betrieblichen Durchführung (NBS)	11
5	Schlussbestimmungen	12

1 Allgemeine Festlegungen und Abkürzungen

1.1 Änderungshistorie

Version	Datum	Bemerkung
1.0	09.09.2022	Neufassung und Anpassung der Trassenpreise

1.2 Allgemeines

- (1) Dieses Dokument umfasst den Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen zur Eisenbahninfrastruktur der Mittelfränkische Eisenbahnbetriebsgesellschaft mbH.
- (2) Die in der vollen Breite einer Seite gedruckten Bestimmungen gelten allgemein. Diese Bestimmungen werden allgemein als „Nutzungsbedingungen“ bezeichnet und betreffen dann NBS-BT und SNB-BT.
- (3) Die Bestimmungen auf der rechten Hälfte einer Seite gelten für die Nutzungsbedingungen für das Schienennetz (SNB-BT).
- (4) Teilweise sind ganze Abschnitte nur den NBS oder SNB zugeordnet. Dies ist in der Überschrift des jeweiligen Abschnitts in Klammern vermerkt.
- (5) Wenn für die Änderung von Nutzungsbedingungen NBS-AT bzw. SNB-AT unterschiedliche Fristen gelten, versucht die MEBG diese zu synchronisieren. Grundsätzlich können NBS-AT und SNB-AT unabhängig voneinander unter Einhaltung der jeweiligen Fristen geändert werden.

1.3 Abkürzungen und Begriffsbestimmungen

- (1) Abkürzungen sind im Abkürzungsverzeichnis (Anlage I zum GINV) erläutert.

2 Infrastrukturbeschreibung und Zugangsbedingungen

2.1 Übersicht

Die Mittelfränkische Eisenbahnbetriebsgesellschaft mbH (MEBG) ist Betreiber der Schienenwege für die Strecke 5331 Nördlingen – Dombühl. Die Strecke ist regelspurig, eingleisig und nicht elektrifiziert, die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt 80 km/h.

Die MEBG betreibt in Wilburgstetten Serviceeinrichtungen (Abstellanlagen).

2.2 Streckendatenblatt

Die Infrastrukturbeschreibung liegt in einem gesonderten Dokument vor und enthält das Streckendatenblatt.

2.3 Stationsdatenblätter (Nutzung im Rahmen von Zugfahrten)

Die Infrastrukturbeschreibung liegt in einem gesonderten Dokument vor und enthält die Stationsdatenblätter.

2.4 Netzzugangsrelevantes Regelwerk

- (1) Für den Zugang zum Schienennetz

ist das folgende Regelwerk relevant:

GINV

SNB-AT

SNB-BT

Infrastrukturbeschreibung

- (2) Das für den Netzzugang relevante Regelwerk veröffentlicht die MEBG im Internet auf ihrer Seite

<http://www.mebg.de>

in der Rubrik „Infrastruktur“.

- (3) Geplante und tatsächliche Änderungen des für den Netzzugang relevanten Regelwerks veröffentlicht die MEBG im Internet auf ihrer Seite

<http://www.mebg.de>

in der Rubrik „Infrastruktur“ und macht die Adresse im Bundesanzeiger bekannt..

2.5 Betrieblich technisches Regelwerk

- (1) Das betrieblich-technische Regelwerk ist nicht Bestandteil der Schienennutzungsbedingungen sondern des GINV.

3 Entgeltgrundsätze

3.1 Entgelte für die Nutzung des Schienenwegs (SNB)

- (1) Das Trassenpreissystem (TPS) der MEBG beruht auf einem einheitlichen Trassenpreiskatalog für den Personen- und für den Güterverkehr.
- (2) Der Trassenpreiskatalog wird an der unter 2.4 Abs.(2) genannten Stelle veröffentlicht.
- (3) Das TPS-MEBG besteht aus einem einheitlichen Trassenpreis je Zugkilometer pro Produkt als Grundpreis, unabhängig der Zuglänge und Anzahl der Radsätze im Zugverband.

Personenverkehr Grundpreise

Fahrplanperiode 2023/2024

SPNV

Lastfahrt 5,55 €/Trkm

Leerfahrt 5,55 €/Trkm

SPFV

Lastfahrt 5,55 €/Trkm

Leerfahrt 5,55 €/Trkm

Güterverkehr Grundpreise

Fahrplanperiode 2023/2024

Lastfahrt 11,11 €/Trkm

Lokfahrt 5,55 €/Trkm

Besonderer Zug 19,78 €/Trkm*

*Besondere Züge sind Züge die eines der folgenden Merkmale haben

- Lademaßüberschreitungen
- Schwerwagen (Fahrzeuge oberhalb Streckenklasse D4)
- Züge mit Fahrzeugen, die nur mit Lauffähigkeitsbescheinigungen verkehren dürfen

- (4) Der Grundpreis enthält die Grundkosten für die Bereithaltung der Infrastruktur und der Abwicklung der Zugfahrt. Im Grundpreis sind folgende Basisleistungen enthalten:
- Trassenkonstruktion, Trassenangebot,
 - Erstellung des Fahrplans (im Netzfahrplan als Geschwindigkeitsheft und Fahrzeitenheft oder geschlossener Buchfahrplan, im Gelegenheitsverkehr als Fahrplananordnung mit Referenz auf den Ersatzfahrplan) einschließlich der Übermittlung (digital oder Fax) an den Besteller,
 - die Nutzung der für die Zugfahrten bereitgestellten Strecken-, Bahnhofs- bzw. Kreuzungsgleise,
 - Betriebsführung während der planmäßigen Betriebszeiten
 - Gleisbelegung vor Abfahrt bzw. nach Ankunft eines Zuges im Anfangs- bzw. Endbahnhof bis maximal 30 Minuten.
- (5) Die Entgelte sind gemäß § 31 ERegG ermittelt worden.
- (6) Anträge / Anmeldungen werden mit Formblatt gestellt. Das Formblatt wird an der unter 2.4 Abs.(2) genannten Stelle veröffentlicht.
- (7) Für jeden Änderungswunsch an einer festgelegten Zugtrasse wird eine gesonderte Bearbeitungsgebühr nach Entgeltliste erhoben.
- (8) Für jede Bestellung einer Trasse, die unter drei Stunden vor der geplanten Abfahrt eingeht, wird eine Bearbeitungsgebühr nach Entgeltliste erhoben.

3.2 Verfahren und Entgelte für Trassenbestellungen

3.2.1 Verfahren

- (1) Die Trassenbestellung erfolgt auf dem Formblatt „Trassenbestellung“. Das Formblatt ist nicht Bestandteil der SNB.
- (2) Voraussetzung für die Bearbeitung von Trassenbestellungen ist der Abschluss eines GINV zwischen der MEBG und dem Zugangsberechtigten.
- (3) Die Trassenbestellung bedeutet den Antrag auf Abschluss eines Einzelnutzungsvertrages gemäß GINV § 2 Abs. 2 und Abs. 3.
- (4) Pflichtinhalte sind
- Angaben zum Besteller (Firmenname und Kundennummer),
 - Art des Antrages (Trassenbestellung, Trassenstudie, Preisanfrage),
 - Art der Zugfahrt (Reise- oder Güterzug),
 - Art des gewünschten Trassenprodukts
 - Angaben zur Traktion (Baureihe/Art und Anzahl der Triebfahrzeuge),
 - Angaben zum Wagenzug (Anzahl der Wagen, Anzahl der Achsen, Wagenzuggewicht, Höchstgeschwindigkeit),

- Angaben zum Zug (Bremsstellung, vorh. Bremshundertstel),
 - Angaben zur Stationsnutzung im Rahmen der Zugfahrt (Verkehrs-/Betriebshalte und deren Länge bzw. gewünschte Zeiten),
 - Verkehrliche Angaben (Verkehrstagregelung, gewünschte Abfahrt-/Ankunftszeit),
 - Angaben zur Anlagennutzung (wenn Serviceeinrichtungen genutzt werden sollen).
- (5) Im Netzfahrplan können die verkehrlichen Angaben (gewünschte Fahrzeiten) auch tabellarisch an die MEBG übergeben werden. Das Formblatt „Trassenbestellung“ ist dann für gleichartige Zugkonfigurationen (Triebfahrzeug, Wagenzug) jeweils nur einmal auszufüllen.
- (6) Die Bearbeitungsfristen sind in den SNB-AT geregelt.

3.2.2

Entgelte

- (1) **Antragsgebühr**
Die MEBG erhebt eine Antragsgebühr gemäß Entgeltliste. Die Antragsgebühr wird je beantragter Zugtrasse erhoben. Unterschiedliche Verkehrszeiträume und Zugkonfigurationen werden dabei jeweils als eigene Zugtrasse behandelt. Die Antragsgebühr wird mit Einreichen des Antrages fällig, die Rechnungsstellung erfolgt nach Durchführung der Fahrt, bei mehreren Fahrten nach der ersten Fahrt, bei Stornierungen nach der Stornierung. Die Antragsgebühr wird mit dem Trassenentgelt verrechnet, wenn die Fahrt(en) tatsächlich durchgeführt werden. Die Antragsgebühr wird mit dem Stornoentgelt verrechnet, wenn die Trasse storniert wird.
- (2) **Antragsgebühr bei besonders kurzfristiger Bestellung**
Eine besonders kurzfristige Bestellung liegt vor, wenn zwischen dem Eingang der Trassenbestellung und der durchzuführenden Fahrt weniger als drei Stunden liegen. Die Antragsgebühr wird mit dem Trassenentgelt verrechnet, wenn die Fahrt(en) tatsächlich durchgeführt werden. Die Antragsgebühr wird mit dem Stornoentgelt verrechnet, wenn die Trasse storniert wird.
- (3) **Trassenstudien**
Für die Erstellung von Trassenstudien erhebt die MEBG ein Entgelt gemäß Entgeltliste. Das Entgelt entspricht mindestens der Antragsgebühr und wird je Arbeitsstunde des Trassenmanagers fällig. Wird die Trassenstudie in eine Trassenbestellung umgesetzt, wird das Entgelt zur Erstellung der Studie mit dem Trassenentgelt verrechnet.
- (4) **Preisfragen**
Preisfragen werden mit der Auskunft über das zu erwartende Trassenentgelt für eine bestimmte Fahrtstrecke bei einer bestimmten Zugkonfiguration beantwortet. Für Preisfragen erhebt die MEBG ein Entgelt gemäß Entgeltliste.

(5) Änderungsbestellungen

Bei einer Änderungsbestellung nach der Ausgabe des Trassenangebotes wird die Antragsgebühr erneut fällig.

(6) Fremdkosten

Werden der MEBG im Rahmen der Trassenkonstruktion Kosten von Dritten berechnet, werden diese dem Zugangsberechtigten in Rechnung gestellt. Das betrifft insbesondere

- Kosten, die im Rahmen von netzüberschreitenden Anträgen der MEBG von anderen EIU in Rechnung gestellt werden.
- Gebühren für das Einholen von Genehmigungen.

Die MEBG wird den Zugangsberechtigten im Rahmen der Bearbeitung auf das Anfallen der Fremdkosten hinweisen. Fremdkosten werden unabhängig von der Stornoregelung dem Zugangsberechtigten in Rechnung gestellt. Eine Verrechnung der Fremdkosten mit Gebühren der MEBG erfolgt nicht.

(7) Stornoregelung nach Annahme eines Trassenangebotes

Für die Stornierung einer Trasse nach der Annahme des Trassenangebotes durch den Zugangsberechtigten erhebt die MEBG ein Entgelt gemäß der folgenden Regel:

- Bei der Stornierung wird die Antragsgebühr fällig.
- Abhängig vom Zeitpunkt der Stornierung wird zusätzlich ein Anteil des Trassenentgelts fällig:
 - über 6 Monate vor dem ersten Verkehrstag: - keine -
 - zwischen 2 und unter 6 Monaten vor dem ersten Verkehrstag: 25 %,
 - zwischen 1 und unter 2 Monaten vor dem ersten Verkehrstag: 50 %,
 - zwischen 2 Wochen und unter 1 Monat vor dem ersten Verkehrstag: 75 %,
 - unter 2 Wochen vor dem ersten Verkehrstag: 85 %,
 - Ausfall ohne explizite Stornierung: 85 %.
- Bezieht sich die Stornierung auf mehrere Verkehrstage, wird das Entgelt nach der vorgenannten Regel für jeden einzelnen stornierten Verkehrstag fällig.
- Außer in Fällen besonders kurzfristiger Trassenbestellungen erfolgt die Verrechnung des Stornoentgeltes mit der Antragsgebühr.

(8) Stornoregelung vor Annahme eines Trassenangebotes

- Wird eine Trassenbestellung vom Zugangsberechtigten vor Abgabe des Trassenangebotes der MEBG zurückgenommen, wird die Antragsgebühr fällig.
- Wird eine Trassenbestellung zwischen der Abgabe des Trassenangebotes der MEBG jedoch vor Annahme des Trassenangebotes durch den Zugangsberechtigten von diesem zurückgenommen, gilt die Regelung gemäß Abs. (7). Der zeitabhängige Anteil wird in diesem Fall um die Hälfte reduziert.

3.3 Minderung von Entgelten, Anreizsystem

3.3.1 Minderung wegen nicht vertragsgemäßem Zustand der Infrastruktur

- (1) Die folgende Minderungsregel besteht unbeschadet gesetzlicher Ansprüche der Zugangsberechtigten.
- (2) Die folgende Minderungsregel findet Anwendung, wenn Zugfahrten aufgrund nicht vertragsgemäßen Zustands der Infrastruktur nicht oder verspätet verkehren.
- (3) Die Tabelle im Abschnitt **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** gibt an, welche Ursachen als nicht Vertragsgemäßer Zustand der Infrastruktur gelten.
- (4) Die folgende Minderungsregel findet keine Anwendung, wenn sich Ausfall oder Verspätung aus einer angekündigten Baumaßnahme ergeben.

3.3.2 Verfahren bei angekündigten Baumaßnahmen

- (1) Eine Baumaßnahme gilt als angekündigt, wenn
 - die Maßnahme bereits im Netzfahrplan berücksichtigt ist,
 - die Maßnahme eine Vollsperrung der Strecke von mehr als einer Woche zur Folge hat und die Zugangsberechtigten mindestens sechs Monate vor Beginn informiert wurden,
 - die Maßnahme eine Vollsperrung der Strecke von mehr als 36 Stunden jedoch unter einer Woche zur Folge hat und die Zugangsberechtigten mindestens drei Monate vor Beginn informiert wurden,
 - die Maßnahme den Ausfall vom mehr als 25 % der Zugfahrten der Zugangsberechtigten (jeder jeweils für sich allein) an einem einzelnen Kalendertag zur Folge hat und die Zugangsberechtigten mindestens zwei Monate vor Beginn informiert wurden,
 - die Maßnahme eine Verspätung von weniger als 10 % der Zugfahrten der Zugangsberechtigten (jeder jeweils für sich allein) um weniger als (jeweils) zehn Minuten an einem einzelnen Kalendertag zur Folge hat und die Zugangsberechtigten mindestens zwei Wochen vor Beginn informiert wurden,
 - in allen übrigen Fällen die Zugangsberechtigten mindestens einen Monat vor Beginn informiert wurden.
- (2) Gilt eine Baumaßnahme als angekündigt, besteht kein Minderungsanspruch aufgrund von nicht ordnungsgemäßem Zustand der Infrastruktur.

(3) Wenn

Zugfahrten aufgrund von angekündigten Baumaßnahmen nicht verkehren

entfällt das Nutzungsentgelt, Stornogebühren fallen nicht an.

(4) Ist im Rahmen von angekündigten Baumaßnahmen die Anpassung von Fahrplänen erforderlich, wird kein Entgelt für eine Änderungsbestellung erhoben.

Entwurf Fahrplanperiode 2023/2024

4 Kapazitätszuweisung

4.1 Kapazitätszuweisung in der Planung

Das Verfahren zur Kapazitätszuweisung in der Planung ist in den gesetzlichen Regelungen und im Allgemeinen Teil dieser Nutzungsbestimmungen abschließend geregelt.

4.2 Kapazitätszuweisung in der betrieblichen Durchführung (SNB)

- (1) Bei Störungen im Betriebsablauf werden Züge in der folgenden Reihenfolge vorrangig behandelt:
 - a) Dringliche Hilfszüge der MEBG oder Dritter im Auftrag der MEBG,
 - b) Züge auf Express-Trassen,
 - c) Grenzüberschreitende Züge,
 - d) Züge auf Takt-Trassen,
 - e) Alle anderen Züge, außer solche auf Lz/Lr- oder Dampf-Trassen,
 - f) Züge auf Lz/Lr-Trassen,
 - g) Züge auf Dampf-Trassen.
- (2) Besteht der Konflikt zwischen gleichrangigen Zügen, so entscheidet die Länge des Laufweges. Der längste Laufweg hat die höchste Priorität. Bei netzüberschreitenden Trassen wird die Länge der gesamten Fahrt betrachtet.
- (3) Die MEBG kann mit Zustimmung der Betriebsleitstelle eines Zugangsberechtigten dessen Fahrt auch mit geringerer Priorität durchführen.
- (4) Sind ausschließlich Züge eines einzelnen Zugangsberechtigten betroffen, werden die Wünsche der Betriebsleitstelle des betreffenden Zugangsberechtigten im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten berücksichtigt. Die Entscheidung darüber liegt bei der MEBG.

4.3 Kapazitätszuweisung in der betrieblichen Durchführung (NBS)

- (1) Es werden dieselben Regeln wie in der Planung angewandt.

5 Schlussbestimmungen

- (1) Sollten eine oder mehrere Bestimmungen dieser Nutzungsbedingungen unwirksam oder undurchführbar sein oder werden, so bleiben die übrigen Bestimmungen hiervon unberührt und in vollem Umfang wirksam. Das EIU wird in diesen Fällen die unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen alsbald durch wirksame bzw. durchführbare Bestimmungen ersetzen, die dem ursprünglichen Sinn am nächsten kommt.

Entwurf Fahrplanperiode 2023/2024