Schienennetz-Nutzungs-Bedingungen der Betreiber der Schienenwege

BE Netz GmbH

Besonderer Teil (SNB-BT)

Gültig ab: 11. Dezember 2022

(bleibt frei)

Inhaltsverzeichnis

1 Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT 4
1.1 Zu Punkt 2.3.1 SNB-AT 4
1.3 Zu Punkt 2.4.1 SNB-AT 4
1.4 Zu Punkt 2.4.2 SNB-AT 4
1.6 Zu Punkt 3.2.1 SNB-AT 5
1.7 Zu Punkt 3.4.2, 3.4.4 und 3.4.5 SNB-AT 5
1.8 Zu Punkt 3.6 SNB-AT 5
1.9 Zu Punkt 4.1 SNB-AT 5
1.10 Zu Punkt 4.4 SNB-AT 5
1.11 Zu Punkt 5.1.3 SNB-AT 5
1.12 Zu Punkt 5.2.1 SNB-AT 5
1.13 Zu Punkt 5.2.2 SNB-AT 6
1.14 Zu Punkt 5.3.3 SNB-AT 6
1.15 Zu Punkt 5.7.2 SNB-AT 6
2 Schienenweg 7
3 Entgeltgrundsätze 8
3.1 Besondere Entgelte/Zuschläge 8
3.2 Leistungsabhängiges Entgelt ..... 9~~8~~
3.3 Entgeltminderung ..... 10~~9~~
3.4 Entgelt bei Baumaßnahmen/Störungen ..... 10~~9~~
4 Kapazitätszuweisung 10
5 Anlagen 11
6 Impressum 12

1 Personenverkehr Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT

Ergänzend/abweichend zu den Schienennetznutzungsbedingungen-Allgemeiner Teil (SNB-AT), welche den Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. mit Stand 17.08.2016 entsprechen, legt die BE Netz GmbH [BE Netz] die im folgenden genannten Schienennetznutzungsbedingungen-Besonderer Teil fest.

1.1 Zu Punkt 2.3.1 SNB-AT

Für das gesamte Streckennetz der BE Netz gelten die Bestimmungen der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung. Soweit Anschlussbahnen, die an das Streckennetz der BE Netz angrenzen, genutzt werden sollen, gelten hier die Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA Niedersachsen) des Landes Niedersachsen.

1.2 Zu Punkt 2.3.3 SNB-AT

Für die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis kann sich die BE Netz eines Erfüllungsgehilfen bedienen.
Für die Vermittlung von Orts- und Streckenkenntnissen wird ein Entgelt im Rahmen der Entgeltgrundsätze erhoben.

1.3 Zu Punkt 2.4.1 SNB-AT

Für das gesamte Streckennetz der BE Netz gelten die Bestimmungen der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung. Soweit Anschlussbahnen, die an das Streckennetz der BE Netz angrenzen, genutzt werden sollen, gelten hier die Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA Niedersachsen) des Landes Niedersachsen.

1.4 Zu Punkt 2.4.2 SNB-AT

Auf der BE Netz-Infrastruktur regelmäßig eingesetzte Triebfahrzeuge oder Steuerwagen sollten als führende Fahrzeuge mit analogem Zugleitfunk VzF95 und Betriebsfunk ausgerüstet sein, um einen restriktionsfreien, qualitativ hochwertigen Betrieb, insbesondere im Personenverkehr, gewährleisten zu können.

1.5 Zu Punkt 3.1.2 SNB-AT

Folgende Regelwerke werden als netzzugangsrelevant ausgewiesen:

1. BUVO-NE – Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
2. FV-NE – Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)
3. SIG-VB-NE – Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
4. VDV-Schrift 753 – Richtlinie über die Erteilung, Einschränkung und Entziehung der Erlaubnis zum Führen von Eisenbahnfahrzeugen bei Benutzung der Schienenwege von öffentlichen Betreibern der Schienenwege – Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie
5. VDV-Schrift 755 – Richtlinie für den Erwerb, den Erhalt und die Überwachung der Streckenkenntnis auf Schienenwegen öffentlicher Betreiber der Schienenwege – Streckenkenntnis-Richtlinie

Die oben genannten betrieblich-technischen Regelwerke sind in der aktuellen Fassung auf der Internetseite des VDV (http://vdv-regelwerke.de) in Dateiform veröffentlicht bzw. können in Papierform entgeltlich beim der beka GmbH, von Werth Str. 37 in 50670 Köln bestellt werden. Darüber hinaus sind auf der Internetseite Änderungen & Stellungnahmen bei Regelwerken, deren Änderung vorgesehen ist, der jeweils aktuelle Entwurfsstand oder die zur Veröffentlichung vorgesehene Fassung veröffentlicht.

Netzzugangsrelevantes Regelwerk ist außerdem die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) für das Eisenbahninfrastrukturunternehmen BE Netz. Die SbV wird mit Abschluss des Infrastrukturnutzungsvertrags als Datei im pdf-Format zur Verfügung gestellt. Es können gedruckte Fassungen gegen ein Entgelt gemäß Entgeltverzeichnis bei der BE Netz bezogen werden.

1.6 Zu Punkt 3.2.1 SNB-AT

Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen sind schriftlich, per Fax oder Online unter Verwendung des Trassen-Anmeldeformulars gemäß SNB-BT-7 (Anlage 7) an die Netz- und Trassenplanung der BE Netz in Nordhorn zu richten.

Die BE Netz hat eine Rahmenvereinbarung zur Standortkooperation der Betreiber der Schienenwege (BdS) bei der Zuweisung von Zugtrassen in mehreren Netzen gemäß § 51(3)ERegG abgeschlossen. Für Zugfahrten, die neben der Infrastruktur der BE Netz auch auf den Netzen mehrerer BdS durchgeführt werden, können Anfrage auf Zuweisung von Zugtrassen auch bei jedem der beteiligten BdS beantragt und für die gesamte Zugfahrt gestellt werden.

1.7 Zu Punkt 3.4.2, 3.4.4 und 3.4.5 SNB-AT

Als Arbeitstage gelten Montag bis Freitag mit Ausnahme gesetzlicher Feiertage.
Dabei gelten folgende Arbeitszeiten:

montags bis freitags: 8:00 bis 16:00 Uhr

1.8 Zu Punkt 3.6 SNB-AT

Rahmenverträge werden nicht abgeschlossen.

1.9 Zu Punkt 4.1 SNB-AT

Die Entgeltgrundsätze sind in Kapitel 3 beschrieben.

1.10 Zu Punkt 4.4 SNB-AT

Erbrachte Leistungen des Netzfahrplans werden monatlich abgerechnet. Im Gelegenheitsverkehr werden erbrachte Leistungen im Anschluss abgerechnet.

Die BE Netz ist berechtigt Abschlagszahlungen in Höhe der bereits erbrachten Leistungen zu verlangen.

1.11 Zu Punkt 5.1.3 SNB-AT

Ansprechpartner für vertragliche Angelegenheiten ist die Eisenbahnbetriebsleitung der BE Netz:

BE Netz GmbH
Otto-Hahn-Straße 1
48529 Nordhorn

Die operative betriebliche Steuerung des Betriebsgeschehens auf der Infrastruktur der BE Netz obliegt dem Betriebsleitzentrum [BLZ] am Bf Nordhorn:

BE Netz GmbH
BLZ Nordhorn
Frensdorfer Ring 2
48529 Nordhorn
Telefon: 05921 – 8035 – 50
E-Mail: fahrdienstleiter@bentheimer-eisenbahn.de

Es ist Kapitel 2 zu beachten.

1.12 Zu Punkt 5.2.1 SNB-AT

Die EVU haben sicherzustellen, dass das eingesetzte Personal vor Einsatzbeginn auf der Infrastruktur der BE Netz über die jeweils aktuell geltenden Weisungen informiert ist und die notwendigen Fahrplanunterlagen gemäß SbV mitführt.

Für die Bekanntgabe der vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten (La) gibt das EIU ein Druckstück "La" in Form einer Datei in PDF-Format heraus und verteilt diese vom EVU bekannt gegebene Adresse. Druckstücke können auf Wunsch in der erforderlichen Anzahl geliefert werden. Preise sind im Entgeltverzeichnis zu finden. Die Gültigkeit beginnt am 1. eines jeden Monats mit dem Gültigkeitsdatum Stunde 0.00 Uhr und gilt bis zum Letzten eines Monats Stunde 24.00 Uhr. Eine Neuausgabe wird mind. 72 Stunden vor Inkrafttreten verteilt. Sollte sich zwischen Herausgabedatum und Inkrafttreten ein Sonn- oder Feiertag befinden, verlängert sich die Frist um 24 Stunden.

Während der Geltungsdauer einer La können Berichtigungen erfolgen.
Die EVU stellen sicher, dass die Züge und Triebfahrzeugführer rechtzeitig die neue La erhalten.

1.13 Zu Punkt 5.2.2 SNB-AT

Das EVU hat vor dem Übergang auf die Infrastruktur der BE Netz die Zusammensetzung des Zuges (z. B. Länge, Zugmasse, etwaige Besonderheiten, Unregelmäßigkeiten) an trassenmanagement@bentheimer-eisenbahn.de oder Fax 05921 – 8035 – 28 zu übermitteln. Das Gleiche gilt vor der Abfahrt von einer Betriebsstelle von der Infrastruktur der BE Netz. Aus der Auflistung muss jeder beförderte Waggon mit seiner vollständigen Wagennummer, sowie seinem Brutto- und Nettogewicht hervorgehen.

Werden durch EVU Gefahrgutbeförderungen gemäß GGVSEB auf Infrastrukturen der BE Netz durchgeführt, hat das EVU vor Übergang der betreffenden Züge auf die Infrastruktur der BE Netz eine Auflistung mit den zusätzlichen Angaben zum Gefahrgut per Mail an trassenmanagement@bentheimer-eisenbahn.de oder Fax 05921 – 8035 – 28 zu senden.

1.14 Zu Punkt 5.3.3 SNB-AT

Zur Beseitigung von Störungen bzw. Minimierung der daraus resultierenden betrieblichen Verzögerungen werden Züge gemäß folgender Prioritäten behandelt:

Priorität 1:	Personenverkehr
Priorität 2:	Güterverkehr (auch Leerzüge und Züge mit historischen Fahrzeugen, etc.)

1.15 Zu Punkt 5.7.2 SNB-AT

Vorhersehbare Instandhaltungs- und Baumaßnahmen und die damit voraussichtlich verbundenen Nutzungseinschränkungen von Schienenwegen werden den EVU auf der BE Netz-Homepage unter dem Link

https://www.be-netz.eu/fileadmin/user/infrastruktur/pdf/aktuelle_Streckensperrungen.pdf

bekannt gegeben. An dieser Stelle erfolgen Angaben zu betroffenen Streckenabschnitten und Umfängen der Einschränkungen.

2 Schienenweg

Die BE Netz GmbH [BE Netz] ist eine nichtbundeseigene Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs. Sie betreibt ein Schienennetz und Serviceeinrichtungen.

Das von der BE Netz betriebene Streckennetz umfasst fünf Strecken mit einer Streckenlänge von insgesamt 82,406 km davon 71,666 km im Eigentum, 2,919 km der BE AG sowie 7,821 km „Dritter“ (Anschlußbahnen). Die BE Netz nimmt darüber hinaus die Funktion des Eisenbahn-Infrastruktur-Unternehmens für die BE AG und die „Dritten“ wahr [siehe SNB-BT-1 (Anlage 1)].

Die betriebliche Kommunikation zwischen Triebfahrzeugführer und dem für alle BE-Netz-Strecken zuständigen Fahrdienstleiter erfolgt

a) auf dem Streckenabschnitt Bad Bentheim Nord – Coevorden BE Vorbf über analogen Zugfunk VZF95, Kanal C19 unter Nutzung der Frequenz 457,650. Die Zugfunkgespräche werden durch Sprachaufzeichnung gesichert.

b) auf dem Streckenabschnitt Ochtrup-Brechte – Bad Bentheim Nord unter Nutzung des öffentlichen Mobilfunknetzes .

c) zum Rangieren in den Bahnhöfen über den analogen Zugfunk der Betriebsart C. Dieses gilt für den

   1. Bf Bad Bentheim Nord: Kanal C 16 (Frequenz 457,575 MHz)
   2. Bf Nordhorn Süd: Kanal C22 (Frequenz 457,725 MHz)
   3. Bf Nordhorn: Kanal C 25 (Frequenz 457,800 MHz)
   4. Bf Esche: Kanal C 13 (Frequenz 457,500 MHz)
   5. Bf Emlichheim: Kanal C 16 (Frequenz 457,575 MHz)
   6. Bf Laarwald, Bf Coevorden BE Vorbf und Coevorden BE Awanst: C 22 (Frequenz 457,725 MHz)

Im Ausnahmefall kann die Kommunikation mit dem Fahrdienstleiter über Mobilfunk unter Nutzung der Telefonnummer 05921 – 8035 – 33 erfolgen. Auch in diesem Fall werden die Gespräche durch Sprachaufzeichnung gesichert.

Der Fahrdienstleiter hat seinen Sitz im BLZ am Bf Nordhorn und ist während der Betriebszeiten besetzt.

Auf Zügen, die BE-Netz-Strecken im Betriebsverfahren Zugleitbetrieb nach FV-NE befahren, ist zusätzlich ein Zugführerschlüsselbund mitzuführen. Dieses Schlüsselbund umfasst die notwendigen Schlüssel für HET-/HAT-Funktion an Bahnübergangssicherungsanlagen, um technische Bahnübergangssicherungen im Störungsfall aktivieren zu können.

Das Zugführerschlüsselbund kann gegen ein Pfand gemäß Entgeltverzeichnis beim Fahrdienstleiter im BLZ Bf Nordhorn ausgeliehen werden.

Die maßgebenden Infrastrukturparameter, aus denen sich die zusätzlich zu den SNB-AT zu berücksichtigenden Anforderungen an die Fahrzeuge ergeben, sind in SNB-BT-2 (Anlage 2) enthalten.

3 Entgeltgrundsätze

Je Trasse wird ein Entgelt [siehe SNB-BT-4 (Anlage 4)] erhoben, das von der Zuordnung zu einem der Verkehrsdienste Schienenpersonennahverkehr (SPNV), Schienengüterverkehr (SGV), Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) oder zu der Kategorie „Sonstiger Verkehr“ sowie von ~~befahrenen Strecke,~~ der Laufweglänge (Anzahl Trassenkilometer) ~~je befahrener Strecke und der Trassenart~~ abhängig ist. Die Laufwegl~~ängen~~e ergeben sich aus der Anlage 3 zu den SNBT~~richten sich nach gefahrenen Trassenkilometern~~ [siehe SNB-BT-3 ~~(Anlage 3)~~].

Mit dem Entgelt ist das Mindestzugangspaket gemäß ~~ERegG~~ Anlage 2 (zu §§ 10 bis 14) ERegG, die Nutzung der Personenbahnsteige gemäß § 1 Abs. 36 ERegG und die Nutzung der Laderampen gemäß § 1 Abs. 27 ERegG abgegolten.

~~Es wird zwischen den folgenden~~ Die Zuordnung einer Trasse~~narten~~ geschieht nach folgenden Kriterien~~unterschieden~~. Die Reihenfolge der Nennung gibt auch die Rangfolge bei der Trassenvergabe wieder:

1. Di~~e~~m Verkehrsdienst ~~Trassenart „~~SPNV~~ersonenverkehr~~“ werden~~findet Anwendung für~~ Zugfahrten zugeordnet, welche die Bedürfnisse im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr abdecken. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Zuges die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.~~die der Reisendenbeförderung dienen und bei deren Durchführung höchste Anforderungen an die Qualität, z. B. im Hinblick auf Vertaktung und Bildung von durchgängigen Reiseketten, gestellt werden.~~
2. Dem Verkehrsdienst „SGV“ werden Zugfahrten zugeordnet, welche dem Warentransport auf der Schiene dienen.~~Güterverkehr~~
   ~~Die Trassenart „Güterverkehr“ findet Anwendung~~
3. Dem Verkehrsdienst „SPFV“ werden Zugfahrten zugeordnet, welche der Beförderung von Personen dienen und nicht der Definition des SPNV unterfallen.
4. Der Kategorie „Sonstiger Verkehr“ werden Zugfahrten zugeordnet, die keinen der drei genannten Verkehrsdienste zugeordnet werden können. Die trifft z. B. auf
   a) Leerfahrten von Reisezügen, Triebwagen, Triebzügen und Lokzügen
   b) Fahrten mit historischen Fahrzeugen, die der Reisendenbeförderung dienen und deren Durchführung vornehmlich auf touristische bzw. museale Aspekte abstellt

   zu.

   ~~a) im SGV für Zugfahrten, deren Start und Ziel sowohl nicht auf der Infrastruktur der BE Netz liegen als auch für solche, die auf der Infrastruktur der BE Netz starten und/oder enden bzw. bei denen eine Unterwegsbehandlung auf der Infrastruktur der BE Netz erfolgt.~~

   ~~b) bei lokbespannten Reisezügen, Triebwagen, Triebzügen und Lokzügen mit denen keine Reisendenbeförderung erfolgt.~~

   ~~c) bei Reisezügen mit historischen Fahrzeugen, die der Reisendenbeförderung dienen und deren Durchführung vornehmlich auf touristische bzw. museale Aspekte abstellt sowie bei Zugfahrten, die nicht eindeutig der anderen Trassenart (1.) zuzuordnen sind.~~

Formatiert: Listenabsatz, Nummerierte Liste + Ebene: 1 + Nummerierungsformatvorlage: 1, 2, 3, … + Beginnen bei: 1 + Ausrichtung: Links + Ausgerichtet an: 0,63 cm + Tabstopp nach: 1,88 cm + Einzug bei: 1,88 cm

Formatiert: Listenabsatz, Nummerierte Liste + Ebene: 1 + Nummerierungsformatvorlage: a, b, c, … + Beginnen bei: 1 + Ausrichtung: Links + Ausgerichtet an: 1,88 cm + Einzug bei: 2,51 cm

Formatiert: Schriftart: MetaPro-Norm, 9,5 Pt.

Formatiert: Einzug: Links: 1,88 cm

Formatiert: Einzug: Links: 0 cm

3.1 Besondere Entgelte/Zuschläge

Die Bearbeitung von Trassen, deren Konstruktion einen besonderen Aufwand erfordern (z. B. bei der Beförderung von außergewöhnlichen Sendungen), wird zusätzlich der tatsächliche Aufwand gemäß Entgeltverzeichnis [siehe SNB-BT-4 (Anlage 4)] in Rechnung gestellt.

Zugtrassen mit mehr als einem Verkehrstag können als Bedarfstrassen bestellt werden. Auf diese Art wird eine Trasse reserviert. Das Entgelt, gemäß SNB-BT-4 (Anlage 4), für eine Bedarfstrasse entspricht 20 Prozent des regulären Trassenpreises. Soll eine Bedarfstrasse genutzt werden, ist eine separate Aktivierung unter Verwendung des Trassen-

Anmeldeformulars erforderlich. Eine aktivierte Bedarfstrasse wird mit dem regulären Entgelt, gemäß SNB-BT-4 (Anlage 4), für die Trasse ~~be~~verrechnet.

Die Stornierung von Zugtrassen von mehr als fünf Tagen vor dem jeweiligen Verkehrstag erfolgt entgeltfrei. Bei Stornierung zwischen 6 Tagen und ~~von~~ 24 Stunden ~~bis zu fünf Tagen~~ vor Beginn der geplanten Trassennutzung wird ein Entgelt~~,~~ gemäß SNB-BT-4 (Anlage 4)~~,~~ in Höhe von 80 Prozent des regulären Trassenentgelts erhoben. Erfolgt die Stornierung ~~von~~ weniger als 24 Stunden vor der geplanten Trassennutzung, wird das Trassenentgelt, gemäß SNB-BT-4 (Anlage 4)~~,~~ in Höhe von 90 Prozent fällig.

Sofern ein führendes Triebfahrzeug eingesetzt wird, das nicht mit Zugfunk ausgerüstet ist, wird ein Aufschlag auf das Trassenentgelt, gemäß SNB-BT-4 (Anlage 4), in Höhe von 10 Prozent erhoben.

Für die Abstellung auf~~Benutzung von~~ Hauptgleisen nach Ankunft eines Zuges wird ein besonderes Entgelt ab › 60 Minuten fällig [siehe SNB-BT-4 (Anlage 4)].

3.2 Leistungsabhängiges Entgelt

Bei Zugverspätungen ›20 Stunden ist ein neuer Fahrplan zu beantragen. Liegt die Ursache der Verspätung beim EVU, trägt die Kosten für das Erstellen des neuen Fahrplans das EVU gemäß Entgeltverzeichnis [siehe SNB-BT-4 (Anlage 4)].

Um Anreize zur qualitativ hochwertigen, pünktlichen und störungsfreien Betriebsdurchführung sowohl den EVU wie auch dem Betreiber der Schienenwege zu bieten, wird ein zusätzliches leistungsabhängiges Entgelt („Performance Regime“) erhoben.

Als Messgröße wird die Pünktlichkeit der Züge an den Übergangsbahnhöfen Bad Bentheim Nord und Coevorden BE Vorbf sowie an den Bahnhöfen Nordhorn Süd, Nordhorn, Neuenhaus und Emlichheim verwendet. Hierzu wird die Abweichung der tatsächlichen Ankunftszeit zur fahrplanmäßigen Ankunftszeit durch den Fahrdienstleiter im BLZ Nordhorn dokumentiert und mit einer Begründung versehen. Ist diese Abweichung seit Start im bzw. Eintritt in die Infrastruktur der BE Netz angestiegen, hat der Verursacher~~wird~~ je zusätzlich hinzukommender Verspätungsminute ein Entgelt gemäß Entgeltverzeichnis [siehe SNB-BT-4 (Anlage 4)] zu ~~vom Verursacher erhob~~entrichten, sofern die Ursache einem Verursacher gemäß nachfolgender Tabelle eindeutig zu zuordnen ist. Zusatzverspätungen bis zu einem Betrag von 15 Minuten sind bei der Ermittlung des leistungsabhängigen Entgelts ausgenommen. Das fällig werdende Entgelt beträgt maximal 20 Prozent des regulären Trassenentgelts, gemäß SNB-BT-4 (Anlage 4).

Sofern ein entsprechendes Entgelt beim Betreiber der Schienenwege fällig wird, verrechnet der Betreiber der Schienenwege diesen Anspruch mit dem Trassennutzungsentgelt, gemäß SNB-BT-4 (Anlage 4), welches für den betroffenen Zug fällig wird.

~~Die Trassenart „Güterverkehr“ ist von der Anwendung des leistungsabhängigen Entgelts ausgenommen.~~

Verspätungsursache	EIU	EVU	Zuordnung nicht möglich
Fehler in der Fahrplankonstruktion	X		
Personalbedingte Ursachen (Zuordnung im Einzelfall)	X	X	
Oberbaumangel / Langsamfahrstellen	X		
Störungen im Bauablauf	X		
BÜ-Störung	X		
Störung an Leit- und Sicherungstechnik	X		
Haltezeitüberschreitung / außerplanmäßiger Halt		X	
Abweichen von Fahrplandaten		X	
Störung am Fahrzeug (Triebfahrzeug bzw. Wagen)		X	
Höhere Gewalt (Witterung, Umwelteinflüsse, Sturmschäden)			X
Gefährliche Ereignisse durch Dritte			X

Geplante Baumaßnahmen			X
Pseudominuten (Zeitumstellung)			X
Behördliche Maßnahmen am / im Zug			X
Sonstiges			X

3.3 Entgeltminderung

Wird eine Zusatzverspätung von 30 Minuten durch Ursachen, die allein der Betreiber der Schienenwege zu vertreten hat, überschritten, so wird das auf die entsprechende Trasse entfallende Entgelt, gemäß SNB-BT-~~54~~ (Anlage ~~54~~), um 20 Prozent gemindert. Als Zuordnungsmaßstab dient die Tabelle unter~~gemäß~~ Ziffer 3.2.

3.4 Entgelt bei Baumaßnahmen/Störungen

Steht die Infrastruktur infolge geplanter Baumaßnahmen nicht im für die Verkehrsdurchführung erforderlichen Maß zur Verfügung und richtet~~, so ist durch~~ das EVU daher einen Schienenersatzverkehr ein, so hat es die hierbei entstehenden Kosten selbst zu tragen~~zurichten~~. Die Kosten hierfür trägt das EVU, Nutzungsentgelte für die Trassen werden für den vom SEV betroffenen Abschnitt nicht erhoben.

Zusätzlich ~~weitere~~ anfallende Kosten gehen zu Lasten der EVU.

Die Einrichtung eines Busnotverkehrs obliegt im Fall von Störungen in der Betriebsabwicklung dem EVU. Die Kosten werden vom EVU getragen, sofern die Ursache für den Busnotverkehr nicht eindeutig dem Betreiber der Schienenwege zuzuordnen ist. Grundlage für die Zuordnung bildet die Tabelle unter Punkt 3.2.

3.5 Entgelt bei Nutzung der Schienenwege außerhalb der bekanntgegebenen Nutzungszeiten

Bei Nutzung der Schienenwege außerhalb der in SNB-BT-2 (Anlage 2) bekanntgegebenen Besetzungszeiten hat der Nutzer die durch diese Nutzung verursachten Mehrkosten für die Besetzung des BLZ (Verlängerung der Dienstzeiten) zu übernehmen. ~~Die zusätzlich zu erbringenden Leistungen sind einzelfallbezogen zu vereinbaren. Gleiches gilt für die hierfür anfallenden Entgelte.~~

4 Kapazitätszuweisung

Die Kapazitätszuweisungen durch den Betreiber der Schienenwege erfolgen in dem Bestreben, allen Wünschen von Zugangsberechtigten im Rahmen des betrieblich und technisch Möglichen zu entsprechen.

Sofern es zu konkurrierenden Trassenanmeldungen im Rahmen des Netzfahrplans wie auch des Gelegenheitsverkehrs kommt, wird die Entscheidung über die Trassenvergabe im Zweifelsfall anhand der unter Kapitel 3 Satz 4 genannten Rangfolge gefällt.

5 Anlagen

SNB-BT-1 (Anlage 1): Infrastrukturplan
SNB-BT-2 (Anlage 2): Infrastrukturbeschreibung
SNB-BT-3 (Anlage 3): Trassenpreis-Kilometer und Entfernungen
SNB-BT-4 (Anlage 4): Entgeltverzeichnis
SNB-BT-5 (Anlage 5): vereinfachte Terminkette

6 Impressum

BE Netz GmbH
Otto-Hahn-Straße 1
48529 Nordhorn

Ansprechpartner
BE Netz GmbH
Ralf Uekermann
Leiter Trassenmanagement/Betriebsplanung
BLZ Nordhorn
Frensdorfer Ring 2
48529 Nordhorn
Telefon: 05921 – 8033 – 47
Telefax: 05921 – 8033 – 44
EMail: ralf.uekermann@bentheimer-eisenbahn.de