

# Schienennetznutzungsbedingungen des Zweckverbands ÖPNV im Ammertal

- im folgenden ZÖA genannt-

## Besonderer Teil (SNB –BT)

Stand **09.09.2022** **01.09.2023**

Gültig ab **10.12.2023** **15.12.2024**

- Anlage 1: **Kontaktdaten**
- Anlage 2: **Trassenzuweisung**
- Anlage 3: **Infrastrukturnutzungsvertrag**
- Anlage 4: **Preiskatalog (Trassen-, Stations-, Anlagepreise, Preise für Sonderleistungen)**
- Anlage 5: **Streckenbeschreibung**
- Anlage 6: **grafische Darstellung der Betriebsstellen**

## Inhaltsverzeichnis

<b>0 Verzeichnis der Abkürzungen .....</b>	<b>3</b>
<b>1 Allgemeine Informationen.....</b>	<b>4</b>
1.1 Zweck und Geltungsbereich.....	4
1.2 Geschäftsbedingungen.....	54
1.3 Voraussetzung zur Nutzung des Schienennetzes.....	5
1.4 Veröffentlichungen.....	5
1.5 Begriff, Qualität und Ausstattung der Eisenbahninfrastruktur.....	5
<b>2 Ergänzungen / Abweichungen zu / von den SNB-AT .....</b>	<b>5</b>
2.1 Umwelthaftpflichtversicherung (zu Punkt 2.2 SNB-AT).....	65
2.2 Vermittlung von Orts- und Streckenkenntnisse (zu Punkt 2.3.3 SNB-AT).....	65
2.3 bauliche und betriebliche Standards (zu Punkt 2.4.2 SNB-AT).....	6
2.4 Definition von Arbeitstage (zu Punkt 3.4.2, 3.4.4 und 3.4.5 SNB-AT).....	6
2.5 kurzfristige Zuweisung von Zugtrassen (zu Punkt 3.4 SNB-AT).....	6
2.6 Bemessungsgrundlage (zu Punkt 4.1 SNB-AT).....	6
2.7 betriebliche Entscheidungen (zu Punkt 5.1.3 SNB-AT).....	6
2.8 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen (zu Punkt 5.7.2 SNB-AT).....	6
<b>3 Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen.....</b>	<b>6</b>
3.1 Schienennetz und Verkehrsleistung.....	6
3.2 Technische und betriebliche Parameter.....	76
3.3 Übergänge zu anderen Streckennetzen.....	7
3.4 Streckenöffnung und Betriebsruhezeiten.....	7
3.5 Einsatz von funkferngesteuerten Triebfahrzeugen.....	7
3.6 Einsatz von Dampflokomotiven.....	7
3.7 Besetzung der Betriebsstellen.....	7
3.8 Bereitstellung von Betriebsmitteln.....	7
3.9 Anlagenbedienung durch den Zugangsberechtigten.....	87
3.10. Störungen in der Betriebsabwicklung.....	8
3.11. Notfallmanagement.....	8
3.12 Bekanntgabe von Änderungen.....	8
<b>4 Entgeltgrundsätze .....</b>	<b>8</b>
4.1 Allgemeines.....	8
4.2 Entgeltgrundsätze für die Nutzung von Trassen und Stationen.....	8
4.2.1 Berechnungsgrundlage für Trassen- und Stationspreise.....	8
4.2.2 Im Trassen- und Stationspreis enthaltene Leistungen.....	8
4.2.3 Koordination der Trassenzuweisung mit anderen Eisenbahninfrastrukturbetreibern.....	9
4.2.4 Preise für außergewöhnliche Transporte.....	9
4.2.5 Stornierungskosten.....	9
4.2.6 Regelmäßige Betriebszeiten.....	109
4.3 Sonstige Leistungen.....	109
<b>5 Antrags- und Zuweisungsverfahren.....</b>	<b>10</b>
5.1 Ansprechpartner.....	10
5.2 Form der Anmeldung.....	10
5.3 Grundsatzregelung für Fahrplananpassungen.....	10
5.4 Entgeltregelung für Fahrplananpassungen.....	10
5.5 Trassenstornierung.....	10
5.6 Durchführung von außergewöhnlichen Transporten.....	10
5.7 Gefahrguttransporte.....	1140
5.8 Vergabekriterien bei mehreren Bestellungen für die gleiche Trasse.....	11
<b>6 Informationen über die verfügbare Schienenwegkapazität.....</b>	<b>11</b>
6.1. Bereitstellung.....	11
6.2. Trassenstudien, Trassenanträge und Anträge nach § 51 Abs. 3 ERegG.....	11
<b>7 Zusatz- und Nebenleistungen.....</b>	<b>12</b>
7.1 Medienversorgung.....	12
7.2 Personaldienstleistungen.....	12

**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	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
ETV	Eisenbahn-Tarifvertrag
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
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	Schienennetznutzungsbedingungen
SNB-AT	Schienennetznutzungsbedingungen, allgemeiner Teil
SNB-BT	Schienennetznutzungsbedingungen, besonderer Teil
Tfz	Triebfahrzeug
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VT	Verkehrstag
W (Sa)	Werktags außer samstags
z. B.	zum Beispiel
ZÖA	Zweckverband ÖPNV im Ammertal
zzgl.	zuzüglich

## 1 Allgemeine Informationen

### Infrastrukturbeschreibung / Art des Schienenweges

Die Ammertalbahn (ATB) ist eine nichtbundeseigene Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs. Sie wird als Nebenbahn vom Zweckverband ÖPNV im Ammertal (ZÖA) als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) im Sinne der Anlage 1 (zu § 1 Abs.5) ERegG betrieben. Es gilt die Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE) in der jeweils aktuellen Fassung. Die Ammertalbahn ist regelspurig (1435 mm) und elektrifiziert mit 15 KV 16,7 Hz Wechselstrom **und wird nach der EBO betrieben**. Auf der teilweise ein- und zweigleisigen Strecke Tübingen – Herrenberg beträgt die maximale Streckengeschwindigkeit 100 km/h, der Bremsweg beträgt 700 m.

Folgende Bahnhöfe / Haltepunkte können derzeit für den Personenverkehr genutzt werden: (nutzbare Bahnsteiglänge: 110m)

- Tübingen West
- Unterjesingen Sandäcker
- Unterjesingen Mitte
- Pfäffingen
- Entringen
- Altingen
- Gültstein
- Hbg Zwerchweg
- **Herrenberg ZÖA (Gleis 102)**

**Die Bahnhöfe Tübingen Hbf (Strecke 4600) und Herrenberg (Strecke 4860) sind Übergangsbahnhöfe in das Netz der DB Netz AG. In Herrenberg besteht lediglich eine Verbindung über verschlossene Handweichen.**

In Tübingen besteht ein Übergang zum Streckennetz der DB Netz AG (Strecke Nr. 4600) und in Herrenberg besteht ein „manueller“ Übergang zum Streckennetz der DB Netz AG (Strecke Nr. 4860). In Herrenberg ist der Übergang nur als Rangierfahrt über verschlossene Handweichen möglich. Die Weichenverbindung ist nicht elektrifiziert.

### Technische Informationen:

- Betrieb nach den Regeln der FV-NE
- Zuständige Fahrdienstleiter: FdI Ammertalbahn
- Streckenklassen: D4
- Höchstgeschwindigkeit: 100km/h
- Bremsweg: 700m
- Zugbeeinflussungsanlagen: PZB
- Telekommunikationsanlagen: Digitaler Zugfunk
- Zugfunk: DMR
- Niedrigste Fahrdrahthöhe: 5,00 m

### Besonderheiten für die Betriebsdurchführung:

Fahren nur mit Streckenkenntnis oder **mit dem Lotsen**

### **1.1 Zweck und Geltungsbereich**

Mit den Schienennetznutzungsbedingungen (SNB) veröffentlicht der ZÖA die Benutzungsbedingungen für die zu erbringenden Leistungen für Zugangsberechtigte.

## 1.2 Geschäftsbedingungen

Es gelten die SNB-AT des ZÖA. Die SNB-AT entsprechen einer Konditionenempfehlung des VDV und regeln die allgemeinen Geschäftsbedingungen zwischen dem ZÖA und Zugangsberechtigten unter Beachtung der nachstehenden Ergänzungen bzw. Änderungen der SNB-BT.

Ein ausschließlicher Nutzungsanspruch für die Trassen besteht nicht.

Die Betriebsführung wird durch den ZÖA wahrgenommen. Die Kontaktdaten ergeben sich aus Anlage 1.

## 1.3 Voraussetzung zur Nutzung des Schienennetzes

Voraussetzung zur Nutzung des Schienennetzes ist der Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrags nach schriftlicher Antragsstellung auf Trassenzuweisung zwischen dem ZÖA und dem Zugangsberechtigten (siehe Anlage 2 Trassenzuweisung und Anlage 3 Infrastrukturnutzungsvertrag). Weiterhin muss der Antragsteller eine gültige Sicherheitsbescheinigung für den gesamten Laufweg der beantragten Zugtrasse vorlegen.

Der Einsatz von Subunternehmern durch das EVU ist nach Anmeldung gestattet. Die Anmeldung eines Subunternehmers ist bei der Trassenbestellung vorzunehmen. Sollte ein Subunternehmer nicht in seinem eigenen Namen mit dem ZÖA einen Infrastrukturnutzungsvertrag abgeschlossen haben, so betrachtet der ZÖA den Zug, gleichgültig wer ihn fährt, im Sinne des § 278 BGB als einen Zug des EVU. Das EVU bzw. seine Versicherung übernimmt für den jeweiligen Subunternehmer sowohl die materielle als auch die finanzielle Haftung und der Betriebsleiter des EVU die rechtliche, insbesondere die eisenbahn- und strafrechtliche Verantwortung für die Handlungen des Subunternehmers. Das EVU weist dem ZÖA analog zum Punkt 2.2 der SNB-AT des ZÖA die Übernahme derartiger Risiken durch seine Haftpflichtversicherung nach. Für den Fall, dass das EVU Dampfzugfahrten durchführen will, weist das EVU dem ZÖA analog der Punkt 2.2 der SNB-AT des ZÖA geltenden Vorschriften auch den Abschluss einer Haftpflichtversicherung zur Abdeckung eventuell aus Funkenflug entstehender Schäden nach. Ein Nutzungsanspruch des EVU besteht erst ab dem vertraglich vorgesehenen ersten Verkehrstag. Die Durchführung von Versuchs- und Prüffahrten vor diesem Zeitpunkt ist gesondert mit dem ZÖA zu vereinbaren.

Ist der Besteller der Trasse ein Zugangsberechtigter im Sinne des § 1 Abs. 12 ERegG, der kein EVU ist, so müssen sowohl der Zugangsberechtigte als auch das von ihm Beauftragte EVU einen Infrastrukturnutzungsvertrag abschließen.

Der Infrastrukturnutzungsvertrag stellt keinen Rahmenvertrag im Sinne des § 49 ERegG bzw. Punkt 3.6 der SNB-AT dar.

## 1.4 Veröffentlichungen

Die vom ZÖA zu veranlassenden notwendigen Veröffentlichungen werden unter folgender Internetadresse bereitgestellt: [www.ammertalbahn.de](http://www.ammertalbahn.de). ~~Die Internetadresse wird im Bundesanzeiger bekannt gegeben.~~ Zugangsberechtigte können einen Monat lang ab Veröffentlichung Stellung nehmen. Die Stellungnahmen sind dem ZÖA schriftlich zuzusenden.

## 1.5 Begriff, Qualität und Ausstattung der Eisenbahninfrastruktur

Eisenbahninfrastruktur im Sinne der Anlage 1 (zu § 1 Abs.5) ERegG sind Zugtrassen sowie sonstige Anlagen und Einrichtungen. Qualität und Ausstattung der Eisenbahninfrastruktur bestimmt im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften allein der ZÖA. Der ZÖA ist insbesondere berechtigt, Qualität und Ausstattung der Eisenbahninfrastruktur jederzeit zu modifizieren. Bestehende vertragliche Verpflichtungen über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur bleiben hiervon unberührt.

## 2 Ergänzungen / Abweichungen zu / von den SNB-AT

## **2.1 Umwelthaftpflichtversicherung (zu Punkt 2.2 SNB-AT)**

Der Nachweis einer Umwelthaftpflichtversicherung ist durch den Zugangsberechtigten erforderlich.

## **2.2 Vermittlung von Orts- und Streckenkenntnis (zu Punkt 2.3.3 SNB-AT)**

Der Betreiber der Schienenwege vermittelt dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis (z. B. gemäß VDV-Schrift 755) und stellt die dafür erforderlichen Informationen zur Verfügung. Er kann sich mit Zustimmung des EVU eines Erfüllungsgehilfen bedienen oder, wenn in Abwägung des zeitlichen und finanziellen Aufwands die Stellung eines Lotsen günstiger erscheint, einen Lotsen für die Fahrten des EVU stellen. Der Betreiber der Schienenwege verlangt für die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis bzw. die Stellung eines Lotsen ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt gem. Anlage 4. Nach der erstmaligen Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis kann das EVU seinem Personal die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis auch selbst vermitteln.

## **2.3 bauliche und betriebliche Standards (zu Punkt 2.4.2 SNB-AT)**

Die baulichen und betrieblichen Standards der Strecke Tübingen-Herrenberg können den SbV entnommen werden. Diese sind veröffentlicht unter [www.ammertalbahn.de](http://www.ammertalbahn.de) oder können beim ZÖA einmalig kostenfrei angefordert werden. Weitere Exemplare werden gegen Erstattung der Kosten zuzüglich eines Verwaltungskostenaufschlages von 15 % abgegeben.

## **2.4 Definition von Arbeitstage (zu Punkt 3.4.2, 3.4.4 und 3.4.5 SNB-AT)**

„Arbeitstage“ werden als „Montag – Freitag unter Ausschluss von Wochenfeiertagen“ definiert.

## **2.5 kurzfristige Zuweisung von Zugtrassen (zu Punkt 3.4 SNB-AT)**

Bei einem Antrag auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen (Gelegenheitsverkehr) für Dampflokomotivfahrten liegt ein Fall für eine besonders aufwändige Bearbeitung vor.

## **2.6 Bemessungsgrundlage (zu Punkt 4.1 SNB-AT)**

Die Entgeltgrundsätze können den SNB-BT unter Punkt 4 entnommen werden.

## **2.7 betriebliche Entscheidungen (zu Punkt 5.1.3 SNB-AT)**

Die Kontaktdaten der Personen bzw. Stellen, die befugt und in der Lage sind, betriebliche Entscheidungen zu treffen, ergeben sich aus Anlage 1 - Kontaktdaten.

## **2.8 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen (zu Punkt 5.7.2 SNB-AT)**

Die Strecke Tübingen - Herrenberg ist **teilweise ein- und teilweise zweigleisig überwiegend** eingleisig. Daher können größere Instandhaltungs- und Baumaßnahmen teilweise nur mit Beeinträchtigungen im Betriebsablauf oder mit Streckensperrung durchgeführt werden. Bei den planbaren Instandhaltungs- und Baumaßnahmen wird die Vorhaltung von Schienenwegkapazität gem. § 61 Abs. 1 ERegG im Rahmen der Netzfahrplanerstellung berücksichtigt. Die planmäßigen Instandhaltungsarbeiten werden gem. § 61 Abs. 2 ERegG so geplant, dass Zugangsberechtigte möglichst wenig beeinträchtigt werden.

Grundsätzlich behält sich der ZÖA für Instandhaltungs- und Änderungsarbeiten die Zeiten W(Sa) **00:45 01:30 Uhr – 4:30 Uhr, Sa 01:50 Uhr – 4:30 Uhr und So 01:35 Uhr – 4:30 Uhr vor.**

## **3 Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen**

Für detaillierte Schilderung wird auf die SbV verwiesen, siehe Punkt 2.2.

### **3.1 Schienennetz und Verkehrsleistung**

Nachfolgend wird das Schienennetz des ZÖA dargestellt und mit technischen Parametern beschrieben. Die betrieblichen und technischen Standards auf der **überwiegend** einspurigen Strecke Tübingen- Herrenberg sind für den Güter- und Reisezugverkehr eingerichtet.

### 3.2 Technische und betriebliche Parameter

Auf der Strecke Tübingen- Herrenberg gelten für die Betriebsführung folgende Regelwerke (nicht abschließend; jeweils in der letztgültigen Fassung):

- EBO
- Eisenbahnsignalordnung (ESO)
- Eisenbahnfahrzeug- Führerschein Richtlinie (VDV Schrift 753)
- Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei NE- Bahnen (BÜV-NE)
- Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BuVo- NE)
- Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV- NE)
- Sammlung der Beschreibung technischer BÜ-Sicherungsanlagen
- Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (SIGVB-NE)
- Unfallverhütungsvorschrift (UVV) der VBG Bereich ÖPNV und Bahnen Straßen, U-Bahnen und Eisenbahnen (UVV)
- Gefahrengutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB)
- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)
- Streckenkenntnis-Richtlinie (VDV 755)

Des Weiteren gelten die in Anlage 5 Streckenbeschreibung dargelegten Parameter, sowie die grafische Darstellung der Betriebsstellen in Anlage 6.

### 3.3 Übergänge zu anderen Streckennetzen

Eine Übergangsmöglichkeit zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturen besteht in folgenden Betriebsstellen:

- Im Bahnhof Tübingen Übergang zum Netz der DB AG, betrieblich stellt das Einfahrsignal H 500 bei km 0+71500 die Grenze zur DB- Infrastruktur dar.
- Im Bahnhof Herrenberg besteht in Ausnahmefällen Übergang zum Netz der DB AG. Die Grenze zur DB- Infrastruktur befindet sich nach der Weiche 33 bei km 20+813.

### 3.4 Streckenöffnung und Betriebsruhezeiten

Die Streckenabschnitte des ZÖA sind ganzjährig 24 Stunden täglich geöffnet. Die Nutzung der Strecken richtet sich nach der Besetzung des Stellwerkes im Bahnhof Tübingen Dettingen-Gsaidt und kann dem Internetportal der Deutschen Bahn AG entnommen werden ist Anlage 5 zu entnehmen.

Zusätzliche Einschränkungen ergeben sich aus dem Punkt 2.8 der SNB-BT.

### 3.5 Einsatz von funkferngesteuerten Triebfahrzeugen

Auf eine besondere Erlaubnis seitens des ZÖA zum Betrieb funkferngesteuerter Triebfahrzeuge wird verzichtet. Angaben und Einschränkungen zum Betrieb der funkferngesteuerten Triebfahrzeuge auf der Infrastruktur des ZÖA sind in der SbV in ihrer jeweils gültigen Fassung aufgeführt.

### 3.6 Einsatz von Dampflokomotiven

Für den Einsatz von Dampflokomotiven bestehen aufgrund des Brandschutzes Restriktionen, die in der SbV oder durch betriebliche Anweisung geregelt sind.

### 3.7 Besetzung der Betriebsstellen

Die Betriebsstellen außer Tübingen Hbf und Herrenberg sind nicht besetzt; Die Zugmaldestrecke wird fahrdienstlich und sicherungstechnisch durch den Fahrdienstleiter ATB auf Stw Df in Dettingen-Gsaidt der ENAG bedient. Die Betriebsstellen der Ammertalbahn sind örtlich nicht besetzt.

### 3.8 Bereitstellung von Betriebsmitteln

Die zur Steuerung ortsbedienter Weichen, Signal-, Fernsprech- und Sicherungseinrichtungen notwendigen Betriebsmittel (z. B. Einheitsschlüssel u. Vierkantschlüssel etc.) werden dem Zugangsberechtigten in der erforderlichen Anzahl und gegen Empfangsbestätigung vor

Verkehrsaufnahme vom ZÖA zur Verfügung gestellt. Nach Beendigung des Vertragsverhältnisses sind die Betriebsmittel vollständig zurückzugeben. Für verlorene Betriebsmittel beschafft der ZÖA Ersatz, in diesem Zusammenhang entstandene Kosten werden dem ZÖA vom Zugangsberechtigten vollumfänglich erstattet.

### **3.9 Anlagenbedienung durch den Zugangsberechtigten**

Für die selbständige Bedienung der Betriebsanlagen gilt für das EVU die im Bereich der Ammertalbahn geltende Sammlung der betrieblichen Vorschriften (SbV) in ihrer jeweils gültigen Fassung. Darüber hinaus kann der Eisenbahnbetriebsleiter des ZÖA im Bedarfsfall besondere Betriebsanweisungen erstellen, die vom EVU ebenfalls zu beachten sind.

### **3.10. Störungen in der Betriebsabwicklung**

Bei Störungen in der Betriebsabwicklung (vgl. Punkt 5.3 SNB-AT) verfährt der ZÖA nach den Regelungen, die in der Sammlung der betrieblichen Vorschriften (SbV) enthalten sind.

### **3.11. Notfallmanagement**

Bei gefährlichen Ereignissen im Sinne der BUVO-NE stellt der Zugangsberechtigte dem ZÖA die erforderlichen Daten und Dokumente zur Verfügung, damit der ZÖA die gesetzlich geforderten Untersuchungen durchführen kann. Darüber hinaus stellt der Vertragspartner ein geeignetes und während der Nutzungsdauer jederzeit erreichbares Notfallmanagementsystem sicher. Die Ansprechpartner mit Rufnummern sind dem örtlichen Betriebsleiter mindestens 3 Werktage vor Verkehrsaufnahme und vor jeder Änderung schriftlich mitzuteilen.

Bei Unfällen und Unregelmäßigkeiten, die den Einsatz eines Notfallmanagers oder eines Bereitschaftshabenden erforderlich machen, ist deren Weisung unbedingt Folge zu leisten.

### **3.12 Bekanntgabe von Änderungen**

Änderungen zu den Streckenparametern werden den Zugangsberechtigten durch den ZÖA frühzeitig im Internet unter [www.ammertalbahn.de](http://www.ammertalbahn.de) bekannt gegeben.

## **4 Entgeltgrundsätze**

### **4.1 Allgemeines**

Die Entgelte sind gemäß §§ 31 ERegG ff kalkuliert. Entgeltnachlässe gemäß § 38 ERegG sind nicht eingeräumt. Ein umweltbezogener Entgeltbestandteil ist nicht enthalten. Zeitbezogene Zu- oder Abschläge zur Kapazitätssteuerung sind ebenfalls nicht berücksichtigt.

### **4.2 Entgeltgrundsätze für die Nutzung von Trassen und Stationen**

#### **4.2.1 Berechnungsgrundlage für Trassen- und Stationspreise**

Die Preise für die Nutzung von Trassen werden je gefahrenem Kilometer erhoben, gemäß der jeweils gültigen Trassen- und Stationspreislite. Der Preis ist dabei abhängig von der Streckenkategorie, dem Nutzungsfaktor und von der Belastung des Oberbaus. Für die Ermittlung des lastabhängigen Multiplikators wird die höchste zulässige Achslast zugrunde gelegt.

Die Preise sind in der Anlage 4 Preiskatalog hinterlegt.

Nach Zeitaufwand werden Zuschläge (bspw. für erhöhten Planungsaufwand) abgerechnet. Die Personalkosten ergeben sich aus Anlage 4 Preiskatalog.

#### **4.2.2 Im Trassen- und Stationspreis enthaltene Leistungen**

Ab dem Fahrplanjahr 2022/2023 sind die Entgelte für die Stationsnutzung der Stationen an den Schienenwegen des ZÖA in den Trassenpreisen pro Zug-km enthalten. Im Trassenpreis ist für das



Mindestzugangspaket die Nutzung der Bahnsteige, der Zuwege sowie ggfs. der dynamischen Fahrgastanzeige und der Flächen und Stromversorgung für Fahrausweisautomaten enthalten.

Im Trassenpreis für eine Zugtrasse bzw. im Stationspreis enthaltene Leistungen sind folgende:

- die Nutzung der für die Zugfahrten zugewiesene Schienenwegkapazitäten,
- die Betriebsführung der Infrastruktur während der Streckenöffnungszeiten im üblichen Umfang einschließlich der Bedienung der für eine Zugbewegung erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme, die Koordination der Zugbewegung und die Bereitstellung von Informationen über die Zugbewegung.
- Das Halten von Zügen an den vorhandenen Bahnsteigen zum Ein- und Aussteigen von Reisenden. Die Haltezeit bestimmt sich nach dem zwischen dem EVU und dem ZÖA vereinbarten Fahrplan einschließlich Fahrplanabweichungen aufgrund betrieblicher Störungen.
- Nutzung der vorhandenen Bahnsteige, Bahnsteigausstattung durch die Reisenden, ihre Begleiter sowie das Personal des EVU.
- Bereitstellung (Vorhaltung und Reinigung) von Informationsvitriinen / Informationsträgern zur Information der Reisenden über das Verkehrsangebot des EVU an der jeweiligen Station. Art und Gestaltung der Informationsvitriinen ist Sache des ZÖA und wird nach den Erfordernissen der Reisenden festgelegt. Die Bestückung der Informationsvitriinen / -träger mit Verkehrsinformationen des EVU ist Sache des EVU. Das Anbringen erfolgt durch das EVU in Abstimmung mit dem ZÖA. Der ZÖA behält sich vor, nicht mehr gültige Verkehrsinformationen zu entfernen.
- Dem Reisendenaufkommen angemessene und kostenlose Bereitstellung von Flächen für das Aufstellen von Fahrscheinautomaten und Fahrscheinentwertern. Die Aufstellkosten und Betriebskosten sind Angelegenheit des EVU. Stromanschlüsse sind bei Bedarf vom EVU auf eigene Rechnung in Abstimmung mit dem ZÖA zu legen. Sie gehen in das Eigentum des ZÖA über.

Im Stationspreis sind Bahnsteige und deren Zugänge enthalten. Soweit die Bahnhofsgebäude nicht mehr ihrem ursprünglichen Zweck dienen, gehören sie nicht mehr zu den Serviceeinrichtungen. Die Streckengleise in den Stationen gehören zum Eisenbahnnetz.

Es gelten die Trassen- und Stationspreise nach Anlage 4 Preiskatalog. Für entgegen der vertraglichen Vereinbarungen nicht benutzte Eisenbahninfrastruktur oder nicht in Anspruch genommene Leistungen wird ein Entgelt in Höhe des Regelentgeltes erhoben.

Über diese Leistungen hinausgehende Serviceleistungen werden wie unter 4.3 dargestellt separat berechnet.

#### **4.2.3 Koordination der Trassenzuweisung mit anderen Eisenbahninfrastrukturbetreibern**

Die Koordination der Trassenzuweisung mit anderen Eisenbahninfrastrukturbetreibern wird nach Aufwand abgerechnet. Hier kommt der Personalkostensatz nach Anlage 4 zur Anwendung.

#### **4.2.4 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.

#### **4.2.5 Stornierungskosten**

Für die Abbestellung von Zugtrassen und Stationshalten werden folgende Stornierungsentgelte erhoben:

- ➔ Bis zum 30. Tag vor der bestellten Zugfahrt keine Stornierungskosten
- ➔ Bis zum 10. Tag vor der bestellten Zugfahrt 50% der Trassen- und Stationskosten
- ➔ Ab dem 9. Tag vor der bestellten Zugfahrt 90% der Trassen- und Stationskosten

#### **4.2.6 Regelmäßige Betriebszeiten**

Der Anspruch auf Zugang zur Infrastruktur und zu den angebotenen Leistungen beschränkt sich auf die Besetzungszeit des Stellwerkes gemäß Punkt 3.4. Während dieser Zeit gilt der in Anlage 4 veröffentlichte Preis. Ist zur Durchführung einer Zugfahrt die Besetzung eines Stellenwerkes über die im Punkt 3.4 genannten Zeiten hinaus notwendig, wird eine über den Trassenpreis hinausgehende Zahlung hinsichtlich der erforderlichen Stellenwerkbesehung erforderlich.

#### **4.3 Sonstige Leistungen**

Für die Erbringung sonstiger Leistungen werden von allen EVU gleichermaßen Personalkosten gemäß Anlage 4, abgerechnet nach Zeitaufwand, verlangt.

### **5 Antrags- und Zuweisungsverfahren**

#### **5.1 Ansprechpartner**

Ansprechpartner für die Trassenanmeldung sowie für allgemeine Auskünfte ist

Zweckverband ÖPNV im Ammertal  
Geschäftsstelle  
Wilhelm-Keilstraße 50  
72072 Tübingen

E-Mail: [post@ammertalbahn.de](mailto:post@ammertalbahn.de)

#### **5.2 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 Anlage 2 Trassenzuweisung beigefügten Formular zu erfolgen.

#### **5.3 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.

#### **5.4 Entgeltregelung für Fahrplananpassungen**

Fahrplananpassungen auf Wunsch des Zugangsberechtigten nach Annahme des Trassenangebotes werden hinsichtlich der Entgeltregelung vom ZÖA als Stornierung und Neubestellung behandelt und nach den Entgeltgrundsätzen berechnet.

#### **5.5 Trassenstornierung**

Beim ZÖA bestellte Trassen können vom Zugangsberechtigten ausschließlich in Textform (per Email) storniert werden. Mit der Stornierung erlöschen alle Ansprüche die ggf. mit der vertraglichen Bindung in Bezug auf die Trassenvergabe verbunden waren. Für Stornierungen werden vom ZÖA Stornierungsentgelte nach Maßgabe der Entgeltgrundsätze erhoben.

#### **5.6 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 Schwewagentransporte). 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 vom ZÖA ein Entgelt erhoben.

### **5.7 Gefahrguttransporte**

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

### **5.8 Vergabekriterien bei mehreren Bestellungen für die gleiche Trasse**

Sollten für einzelne Trassen fristgerecht Bestellungen für die gleichen oder sich überschneidenden Trassen eingehen, so wird der ZÖA versuchen, in Absprache mit den konkurrierenden EVU eine zumutbare Lösung zu finden, der alle Beteiligten zustimmen können.

Der ZÖA hat hierbei das Recht, den Betroffenen innerhalb vertretbarer Grenzen Schienenwegkapazität anzubieten, die von der beantragten Kapazität abweicht. Sollte hierdurch keine Lösung der Konflikte möglich sein, wird der ZÖA durch Verhandlungen mit den Zugangsberechtigten auf eine einvernehmliche und für alle Seiten akzeptable Lösung hinwirken. Hierfür legt der ZÖA den betroffenen Zugangsberechtigten die erforderlichen Informationen gemäß § 52 Abs. 5 ERegG offen.

Kommt eine Einigung nicht zustande, wird der ZÖA gem. § 52 Abs. 7 ERegG nach Maßgabe folgender Reihenfolge entscheiden:

1. vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr,
2. grenzüberschreitende Zugtrassen,
3. Zugtrassen für den Güterverkehr.

Ist eine Einigung nach der Vergabereihenfolge aufgrund von Gleichrangigkeit der beantragten Trassen im Sinne des § 52 Abs. 7 S. 2 ERegG nicht möglich, so werden die Entgelte für die streitigen Zugtrassen im jeweils angemeldeten Nutzungszeitraum gegenübergestellt. Bei einem Konflikt zwischen zwei Zugtrassen wird der Zugtrasse Vorrang eingeräumt, bei der das höchste Regelentgelt zu erzielen ist. Bei einem Konflikt zwischen mehr als zwei Zugtrassen wird den Zugtrassen Vorrang eingeräumt, bei denen in Summe das höchste Regelentgelt zu erzielen ist. Sofern zwischen vertaktetem Schienenpersonennahverkehr und anderem Verkehr nach § 52 Abs. 7 ERegG zu entscheiden ist, wird der ZÖA dem vertakteten Schienenpersonennahverkehr abweichend von § 52 Abs. 8 Satz 1 ERegG bzw. abweichend von dem in Punkt 6.9 Abs. 2 der SNB-BT beschriebenen Vorgehen den Vorrang einräumen.

## **6 Informationen über die verfügbare Schienenwegkapazität**

### **6.1. Bereitstellung**

Gemäß § 56 Abs. 2 ERegG wird der ZÖA Informationen über verfügbare Kapazitätsreserven allen Zugangsberechtigten, die diese Kapazität in Anspruch nehmen können, gegen Erstattung der Kosten, zur Verfügung stellen.

### **6.2. Trassenstudien, Trassenanträge und Anträge nach § 51 Abs. 3 ERegG**

Unter „Trassenstudien“ versteht der ZÖA Fahrplanausarbeitungen und -Prüfungen, die lediglich aus theoretischen Erwägungen von EVUs oder ZBs bestellt werden, ohne dass dem eine konkrete Trassenbestellung folgt.

Für die Bearbeitung von ZÖA -Trassenstudien und Anträgen für die Benutzung von Trassen wird eine Bearbeitungsgebühr gemäß Anlage 4 erhoben, wenn die angebotene Trasse nicht bestellt wird. Diese Bearbeitungskosten werden beim Kauf einer Zugtrasse mit dem Trassenpreis verrechnet. Fremdkosten im Rahmen von Trassenstudien bzw. Trassenanträgen werden dem Antragsteller in Rechnung gestellt. Die Anmeldefrist beträgt mindestens vier Wochen vor dem geplanten Verkehrstag.

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 Zusatz- und Nebenleistungen**

### **7.1 Medienversorgung**

Elektrische Energie und/oder Wasser wird dem Zugangsberechtigten im Rahmen verfügbarer Kapazitäten und gegen Erstattung der Kosten zur Verfügung gestellt. Hierüber sind zwischen dem ZÖA und dem Zugangsberechtigten Vereinbarungen zu treffen.

### **7.2 Personaldienstleistungen**

Nebenleistungen (Lotseneinsatz, zusätzliche Besetzung von Betriebsstellen) werden pro Personalstunde berechnet, wobei die Mindestbestellzeit 3 Stunden beträgt. Der Preis pro Personalstunde ist in der Anlage 4 enthalten.