

Muster, Stand 19.01.2023

Rahmenvertrag über die Zuweisung von
Schienenwegkapazität

zwischen

dem Zugangsberechtigten

<Zugangsberechtigter

> im folgenden „ZB“

genannt

und der

DB Netz AG
Adam-Riese-Str. 11-13
60327 Frankfurt am Main

§ 1 Vertragsgegenstand

(1) Dieser Rahmenvertrag regelt die Rechte und Pflichten des ZB und der DB Netz AG im Zusammenhang mit der Zuweisung von Schienenwegkapazität im Sinne von §§ 49 ERegG auf der Grundlage der Nutzungsbedingungen Netz (NBN) der DB Netz AG.

(2) Die gemäß § 49 Abs. 1 ERegG definierten Schienenwegkapazitäten sind in Anlage 1 zu diesem Vertrag explizit benannt.

Jede durch einen Rahmenvertrag abgesicherte Schienenwegkapazität wird durch eine Kapazitätsnummer bezeichnet.

Eine Zusammenstellung der Kapazitätsnummern, die Bestandteil dieses Vertrages sind, enthält Anlage 2.

§ 2 Rechte und Pflichten des ZB

(1) Der ZB verpflichtet sich, für alle durch diesen Rahmenvertrag gebundenen Schienenwegkapazitäten in dem in der Anlage 1 zu diesem Vertrag jeweils genannten Umfang zu sämtlichen Netzfahrplanperioden während der Laufzeit dieser Vereinbarung Trassen anzumelden bzw. andernfalls den Infrastrukturbetreiber über die Absicht, die gesamte Rahmenkapazität oder

Teile davon nicht zu nutzen unter Berücksichtigung von Ziffer 4.4.6 a) und c) der NBN der DB Netz AG zu vertreten hat, zu unterrichten.

- (2) Bei der Trassenanmeldung zum Netzfahrplan mit Bezug zu den rahmenvertraglich gesicherten Kapazitäten muss die jeweilige Kapazitätsnummer laut Anlage 1 angegeben werden. Dies gilt auch für die Fälle, in denen aufgrund von Bautätigkeiten von Anlage 1 abweichende Trassenanmeldungen erfolgen. Laufwegabweichungen auf Grund von/ Baumaßnahmen sind vom ZB zusätzlich gesondert mitzuteilen.
- (3) Vom ZB vorgenommene Änderungen der Trassenanmeldung zum Netzfahrplan gegen- über Anlage 1 des Rahmenvertrages sind bei der Haltekonzeption oder sonstigen Trassenparametern zulässig, soweit sie sich im Rahmen der in der Anlage 1 vereinbarten Zeiträumen und den Vorgaben nach § 49 Abs. 3 Satz 1 ERegG und 4.4.1. f) der NBN bewegen. Die mit dem Abschluss des Rahmenvertrages gesicherten Kapazitäten werden hierdurch nicht verändert.

Weicht der ZB mit der Trassenanmeldung aufgrund von Bautätigkeiten oder infolge eines vorangegangenen Koordinierungsverfahrens von dem durch den Rahmenvertrag gesicherten Laufweg, den Verkehrstagen oder der Zeiträumen ab, so entfaltet der Rahmenvertrag im Umfang der Abweichung keine Schutzwirkung während der jeweiligen Netzfahrplanperiode.

- (4) Der ZB verpflichtet sich, das gemäß § 2 Abs. 1 bis 3 auf die Trassenanmeldung folgende Trassenangebot der DB Netz AG anzunehmen, sofern sich dieses innerhalb der vereinbarten Zeiträumen gemäß Anlage 1 bewegt.
- (5) Von der Regelung der Absätze 1 bis 3 kann der ZB bei Einschränkungen durch höhere Gewalt in erforderlichem Maße abweichen oder die Anmeldung unterlassen.
- (6) Der ZB ist nur nach vorheriger Zustimmung der DB Netz AG berechtigt, die Ausübung rahmenvertraglicher Rechte ganz oder teilweise Beteiligungs- oder Kooperationsunternehmen zu überlassen. Dies umfasst beispielsweise die Ausübung rahmenvertraglicher Rechte durch ein Tochterunternehmen und vergleichbare Konstellationen, in denen mit der Durchführung bestimmter rahmenvertraglich abgesicherter Verkehre verbundene Unternehmen bzw. Kooperationspartner beauftragt werden, insbesondere bei einem Vertragseintritt gemäß § 22 ERegG. Keine Zustimmung wird erteilt, wenn das Unternehmen, auf das der Rahmenvertrag übertragen werden soll, kein Zugangsberechtigter ist. Die DB Netz AG setzt die Bundesnetzagentur hierüber in Kenntnis. Von dieser Bestimmung bleibt das Verbot des Trassenhandels nach § 42 Abs. 1 Satz 2 ERegG unberührt.

§ 3 Rechte und Pflichten der DB Netz AG

- (1) Die DB Netz AG wird dem ZB, für den Fall, dass bei der Netzfahrplanerstellung Anträge auf zeitgleiche, miteinander nicht zu

vereinbarende Trassennutzung vorliegen, eine Zugtrasse nach Maßgabe ihrer in den NBN veröffentlichten Regeln zur Vergabe von Zugtrassen zum Netzfahrplan innerhalb der vereinbarten Zeitrahmen gemäß Anlage 1 des Rahmenvertrages unter Berücksichtigung des § 49 Abs. 10 ERegG anbieten.

- (2) Von der Regelung des vorstehenden § 3 Abs. 1 kann die DB Netz AG unter Angabe der Gründe hinsichtlich der jeweiligen, von dem nachfolgenden Ausnahmetatbeständen betroffenen Strecken im erforderlichen Maße abweichen oder erforderlichenfalls die Umsetzung ohne Folgen gänzlich ablehnen:
 - a. Bei Einschränkungen durch höhere Gewalt.
 - b. Wenn behördliche Anordnungen oder deren belegbare Androhungen, bei denen sich die Vertragspartner einig sind, dass ein Widerspruch nicht zielführend erscheint oder gegen die im Fall einer Anordnung eine Beschreitung des Rechtsweges letztinstanzlich erfolglos bleibt, eine vertragsgerechte Trassennutzung nicht zulassen.
- (3) Ferner kann die DB Netz AG von der Regelung des vorstehenden § 3 Abs. 1 unter Angabe der Gründe hinsichtlich der jeweiligen von den nachfolgenden Ausnahmetatbeständen unmittelbar betroffenen Strecken bzw. auf mittelbar betroffenen Strecken im erforderlichen Maße abweichen oder erforderlichenfalls die Umsetzung ohne Folgen gänzlich ablehnen bzw. auf mittelbar betroffenen Strecken von den definierten Zeitrahmen im erforderlichen Maße abweichen:
 - a. Bei Einschränkungen aufgrund von Baumaßnahmen, welche im Rahmen der Bekanntgabe der Planungsparameter für die nachfolgende Netzfahrplanperiode dem ZB mitgeteilt wurden.
 - b. Im Falle der Nichtdurchführung von bereits geplanten Baumaßnahmen aus Gründen, die von der DB Netz AG nicht zu vertreten sind.
 - c. Wenn die durch den ZB geplante Verwendung von Fahrzeugen zu einem höheren Kapazitätsverzehr, als sich nach vorstehendem § 3 Abs. 1 ergibt, führen würde.
 - d. Wenn behördliche Anordnungen oder deren belegbare Androhungen, bei denen sich die Vertragspartner einig sind, dass ein Widerspruch nicht zielführend erscheint oder gegen die im Fall einer Anordnung eine Beschreitung des Rechtsweges letztinstanzlich erfolglos bleibt, eine vertragsgerechte Trassen-nutzung nicht zulassen.
- (4) Trassenanmeldungen mit Bezug zu rahmenvertraglich gebundenen Schienenwegkapazitäten, für die aufgrund der in vorstehendem § 3 Abs. 2 und 3 genannten Gründe von der DB Netz AG vorübergehend kein Angebot abgegeben werden kann, bleiben rahmenvertraglich abgesichert.

§ 4 Änderungen des Vertragsinhalts

- (1) Die DB Netz AG kann im Falle von dauerhaften Änderungen an der Infrastruktur i.S.d. Anhang A zu diesem Rahmenvertrag vom ZB verlangen, einer Änderung der in Anlage 1 vereinbarten Schienenwegkapazität zuzustimmen, soweit dies erforderlich ist, um die optimale Nutzungsmöglichkeit des Schienennetzes weiterhin sicherzustellen. Ein solcher Fall liegt insbesondere vor, wenn dadurch
 - a) eine höhere Kapazitätsauslastung des Schienennetzes (höhere Zugzahlen) oder
 - b) eine Verbesserung der Leistungsqualität des Schienennetzes (höhere Pünktlichkeitsrate) oder
 - c) eine Reduzierung der Fahr- und Beförderungszeiten insgesamt erreicht wird.
- (2) Der ZB kann im Falle von dauerhaften Änderungen an der Infrastruktur i.S.d. Anhang A von der DB Netz AG verlangen, einer Änderung der in der Anlage 1 vereinbarten Schienenwegkapazität zuzustimmen, soweit diese für ihn erforderlich ist.
- (3) Die DB Netz AG kann vom ZB verlangen, einer Änderung der in der Anlage 1 vereinbarten Schienenwegkapazität zuzustimmen, soweit dies durch die Festlegung von Katalogtrassen auf Güterverkehrskorridoren nach Art. 14 Abs. 3 der EU-VO 913/2010 erforderlich wird. Zur Sicherstellung der Umsetzbarkeit und der Ziele der EU-VO 913/2010 kommt Katalogtrassen hierbei Vorrang gegenüber bestehenden Rahmenverträgen zu.
- (4) Darüber hinaus sind für beide Vertragsparteien Änderungsverlangen gemäß § 49 Absatz 4 ERegG zulässig, die im Interesse einer besseren Nutzung des Schienennetzes abgegeben werden. Gründe hierfür liegen insbesondere vor
 - bei verringertem Kapazitätsverbrauch im Vergleich zur Bezugslinie des bestehenden Rahmenvertrags oder
 - bei Reduzierung der Fahr- und Beförderungszeiten (z.B. durch Einsatz neuer leistungsstarker Fahrzeuge) oder
 - zur Erreichung einer verbesserten Leistungsqualität des Schienennetzes (z.B. durch Verschiebung der bisherigen Bezugslinie zur Gewährleistung zusätzlicher Anschlüsse im Taktsystem oder zur Erhöhung der Pünktlichkeit)
- (5) Änderungsverlangen sind der jeweils anderen Vertragspartei unter Berücksichtigung der relevanten Regelungen in den NBN (vgl. Ziffer 4.4.7. NBN) mitzuteilen und unterliegen dem Genehmigungsvorbehalt der Bundesnetzagentur aus § 49 a ERegG.
- (6) Erfolgt bei den Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan kein Bezug auf eine rahmenvertraglich gebundene Kapazität gemäß Anlage 1 des Rahmenvertrages bzw. wird das Trassenangebot vom ZB nicht oder nicht fristgerecht angenommen oder weicht der ZB mit seiner Trassenanmeldung von dem rahmenvertraglich gesicherten Schienenwegkapazität ab, findet Ziffer 4.4.6 a) der NBN Anwendung.

§ 5 Umgang mit Vertragsinformationen

- (1) Die DB Netz AG ist als Betreiberin der Schienenwege verpflichtet, die Merkmale jedes Rahmenvertrages - unter Wahrung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen - anderen Zugangsberechtigten offen zu legen. Im ISR stellt die DB Netz AG die kapazitive prozentuale Belastung des Streckenabschnittes mit Rahmenverträgen im Kontrollzeitraum von zwei Stunden zur Verfügung. Die Betrachtung wird vierteljährlich erneuert. Hiermit werden die Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse der betroffenen Rahmenvertragspartner gewahrt.
- (2) Gegenüber der Bundesnetzagentur und anderen gesetzlich legitimierten Stellen kommt die DB Netz AG auf Anfragen auch ohne Zustimmung des ZB ausführlich und umfänglich ihrer gesetzlichen Informationspflicht nach. Soweit jedoch kein gesetzlicher Anspruch auf eine Information besteht, wird die DB Netz AG Auskunft nur nach schriftlicher Zustimmung des ZB erteilen.

§ 6 Laufzeit und Kündigung

- (1) Dieser Rahmenvertrag gilt für Trassenanmeldungen und -zuweisungen für die Netzfahrpläne der Jahre von #### bis ####.
- (2) Eine ordentliche Kündigung dieses Vertrages ist ausgeschlossen. Das Recht zur außerordentlichen Kündigung aus wichtigem Grund bleibt unberührt. Ein wichtiger Grund liegt insbesondere vor,
 - a. wenn der ZB oder die DB Netz AG einer gemäß § 4 von dem jeweils anderen Vertragspartner verlangten Änderung des Vertrages nicht zustimmt oder
 - b. wenn für den Weiterbetrieb einer Strecke, auf der Kapazitäten nach Anlage 1 zu diesem Vertrag gesichert sind, die Geschäftsgrundlage für die DB Netz AG nicht mehr gegeben ist. d.h. insbesondere, wenn die Voraussetzungen für den Weiterbetrieb einer Strecke nicht mehr gegeben sind und eine entsprechende Stilllegungsgenehmigung vorliegt.
- (3) Dieser Rahmenvertrag kann grundsätzlich nur in seiner Gesamtheit gekündigt werden. In den Fällen gemäß vorstehendem § 6 Abs. 2 kann der Rahmenvertrag auch nur beschränkt auf die Schienenwegkapazität gemäß der Anlage 1 des Rahmenvertrages, auf die sich das Änderungsverlangen bzw. der Wegfall der Geschäftsgrundlage für den Weiterbetrieb der Strecke bezieht, gekündigt werden.
- (4) Dieser Rahmenvertrag steht unter der aufschiebenden Bedingung, dass die Regulierungsbehörde den Rahmenvertrag genehmigt. Die Genehmigung kann ausdrücklich oder durch Fiktion gemäß § 49a Abs. 3 ERegG erfolgen. Die DB Netz AG teilt dem ZB unverzüglich schriftlich oder elektronisch mit, wenn die Genehmigung eingetreten ist oder versagt

wurde.

§ 7 Schlussbestimmungen

- (1) Sollten eine oder mehrere Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam oder nichtig sein oder werden, so gelten die übrigen Bestimmungen gleichwohl. Anstelle der unwirksamen oder nichtigen Bestimmungen tritt diejenige Bestimmung, die die Parteien bei Kenntnis des Mangels vereinbart hätten, um den gleichen wirtschaftlichen Erfolg zu erzielen: Entsprechendes gilt für die Ausfüllung eventueller Lücken dieses Vertrages.
- (2) Stillschweigende, mündliche oder schriftliche Nebenabreden zu diesem Rahmenvertrag wurden nicht getroffen. Änderungen und Ergänzungen bedürfen der Schriftform. Dies gilt auch für eine Aufhebung dieser Schriftformklausel.
- (3) Gerichtsstand ist Frankfurt/ Main.

Frankfurt am
Main, den

<Ort,
den>

DB Netz AG

<ZB>

Anmeldung von Änderungen von Rahmenvertrags-Kapazitäten nach § 4 Rahmenvertrag (Anhang A zum Rahmenvertrag)

Abschnitt 1

Rahmenvertrags-Kapazitätsnummer:	Rahmenvertrags-Nummer:
Wirkung der Änderung ab Netzfahrplanperiode 2024	

Gründe, die zu einer Änderung nach § 4 RV berechtigen können:

- Inbetriebnahme von Infrastruktur

Hiervon sind insbesondere folgende Fallgestaltungen erfasst:

- *Fertigstellung bedeutender, ausgewählter Infrastrukturmaßnahmen gemäß Bekanntgabe in den Planungsparametern der DB Netz AG in Verbindung mit Ziffer 4.2 der SNB*
- *Fertigstellung von neuen Streckenabschnitten*
- *Inbetriebnahme von elektrifizierten Streckenabschnitten*
- *Änderung der Anzahl von Streckengleisen eingleisiger oder zweigleisiger Streckenabschnitte*
- *infrastrukturelle Änderungen bei Betriebsstellen*
- *Optimierungsmaßnahmen der Infrastruktur*

- Fahrzeitrelevanten Änderungen der Streckengeschwindigkeit

- Änderungen der signaltechnischen Streckenausrüstung

- Änderungen der Streckenklasse

- Änderungen der KV-Kodifizierung des Streckennetzes

- Änderungen des Lichtraumprofils

- Streckenertüchtigungen zur Nutzung besonderer technischer Fahrzeugeigenschaften, z.B. Neigetechnik, Wirbelstrombremse

- Änderungen der Oberstromgrenzwerte

- Änderungen der Streckenneigung

- Änderung der bekanntgegebenen Planungsparameter (vgl. Richtlinienmodul 402.0203, Anlage 2.4 der SNB)

- Deklaration von betrieblich/ technischen Nutzungsvorgaben für neu als überlastet erklärte Schienenwege

- Änderung der betrieblich/ technischen Nutzungsvorgaben für überlastet erklärte Schienenwege (vgl. Ziffer 4.3.1.2 und Ziffer 4.3.1.3 der SNB)

- Änderung von Betriebsverfahren der DB Netz AG

- Änderung im Interesse einer besseren Nutzung des Schienennetzes**

Hiervon sind insbesondere folgende Fallgestaltungen erfasst:

- *bei verringertem Kapazitätsverbrauch im Vergleich zur Bezugslinie des bestehenden Rahmenvertrags oder*
- *bei Reduzierung der Fahr- und Beförderungszeiten (z.B. durch Einsatz neuer leistungsstarker Fahrzeuge) oder*
- *zur Erreichung einer besseren Leistungsfähigkeit des Schienennetzes (z.B. durch Verschiebung der bisherigen Bezugslinie zur Gewährleistung zusätzlicher Anschlüsse im Taktsystem oder zur Erhöhung der Pünktlichkeit)*

1. **Konkrete Benennung der dauerhaften Änderung der Infrastruktur**

2. **Beschreibung der Änderung der Rahmenvertrags-Kapazität**

3. **Begründung der Erforderlichkeit der beschriebenen Änderung der Rahmenvertrags-Kapazität aufgrund der genannten Änderung der Infrastruktur**

oder

4. **Detaillierte Erläuterung zur Auswirkung im Sinne einer besseren Nutzung des Schienennetzes**

Datum:

Unterschrift des Kunden:

Abschnitt 2

Kundennummer:	Kundenbestellnummer:	Zugnummer:	Eingang der Änderungsanmeldung bei der DB Netz AG:

Kunde, Bevollmächtigter laut SNB	Telefon	Fax	E-Mail

Verkehrszeitregelungen

ab Ort	Verkehrszeitabschnitt	VTS	VTS-Bez.

Betrieblich-technische Angaben (Zugcharakteristik)

ab Ort	Nr. ZCH	Zgg-Nr.	Hg Wagen zug (kmh)	Tfz 1	Tfz 2	Tfz 3	Länge Wagen zug (m)	Last Wagen zug (t)	Brems-stellung	Brh	LZB	CIR	ETCS

ab Ort	Nr. ZCH	Streckenklasse	Nei-Tech	BZA	Lü	Wende-zug gesch.	Schiebelok	Gekuppelt	KV-Profil	NBÜ	Besonderheiten / Gefahrgut

Abweichende Verkehrszeitregelungen zu betrieblich-technischen Angaben

ab Ort	Nr. ZCH	Verkehrszeitabschnitt	VTS	VTS-Bez.

Anmeldung von Änderungen von Rahmenvertrags-Kapazitäten**Kundenbestellnummer:****Zeit- und Laufwegsangaben**

Ort	Ankunftszeit	Halte-dauer	Art des Halts	Abfahrtszeit	Bemerkungen

Bemerkungen des Kunden

Datum:**Unterschrift des Kunden:**

Muster Anlage 1

Stand:

Anlage 1 zum Rahmenvertrag-Nr.:

Kapazitäts-Nr.:

Rahmenvertragliche Bindung von Netzfahrplanperiode bis (einschließlich) Netzfahrplanperiode
Größe der symmetrischen Zeitrahmen +/- Minuten

Kundenbestellnummer:	
----------------------	--

Kunde, Bevollmächtigter laut NBN	Telefon	Fax	E-Mail

Verkehrszeitregelungen

ab Ort	Verkehrszeitabschnitt	VTS	VTS-Bez.

Betrieblich-technische Angaben (Zugcharakteristik)

ab Ort	Nr. ZCH	Zgg-Nr.	Hg Wagen zug (kmh)	Tfz 1	Tfz 2	Tfz 3	Länge Wagen zug (m)	Last Wag enzu g (t)	Brems- stellung	Brh	LZB	CIR	Strecken klasse

ab Ort	Nr. ZCH	Nei- Tech	BZA	Lü	Wende- zug gesch.	Schiebe lok	Gekup pelt	KV-Profil	NBÜ	Besonderheiten / Gefahrgut

Abweichende Verkehrszeitregelungen zu betrieblich-technischen Angaben

ab Ort	Nr. ZCH	Verkehrszeitabschnitt	VTS	VTS-Bez.

Anlage 1 zum Rahmenvertrag-Nr.:
 Kapazitäts-Nr.:

Zeit- und Laufwegsangaben

Ort	Ankunftszeit	Halte-dauer	Art des Halts	Abfahrtszeit	Bemerkungen

Hinweise aus der Konstruktion

Muster Anlage 2

Stand:

**Übersicht über die Kapazitäts-Nummern der dem Rahmenvertrag-Nr.:
zugeordneten Schienenwegkapazitäten:**

111222333444