



Nutzungsbedingungen Netz der DB Netz AG (NBN 2024)

Gültig ab 10.12.2023

DB Netz AG

Zentrale

I.NBN

Versionskontrolle

Datum	Beschreibung der Änderung
11.12.2022	Änderung der NBN 2023 in der Fassung vom 10.12.2022 (Erstveröffentlichung der NBN 2024)
19.01.2023	Änderung der Regelungen zu Rahmenverträgen (Ziffern 3.3.1; 4.4; 4.4.1; 4.4.2 u. 4.4.3) durch vorläufige Inkraftsetzung
09.02.2023	Änderung der Ziffer 4.2.1.2 „Änderung von Anmeldungen“ durch vorläufige Inkraftsetzung
09.02.2023	Änderung der Ziffer 4.2.1.7.1 „Koordinierungsverfahren (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)“ durch vorläufige Inkraftsetzung
09.02.2023	Änderung der Ziffer 4.2.1.8 „Streitbeilegungsverfahren (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)“ durch vorläufige Inkraftsetzung
24.02.2023	Änderung der Ziffer 7.3.1.4.1.2 „Entgeltberechnung bei ganzjähriger ununterbrochener vertraglicher Bindung sowie bei der Annahme oder Zuweisung einer tragfähigen Alternative“
03.03.2023	Änderung der Ziffer 4.2.1.18 „Prüfung der Vorhaltung von Restkapazitäten nach § 56 Abs. 3 ERegG“ inkl. Unterziffern durch vorläufige Inkraftsetzung
03.03.2023	Änderung der Ziffer 6.3.4 „Betrieblicher Vorrang von EnKo-Trassen“ durch vorläufige Inkraftsetzung
30.03.2023	Änderung der NBN 2024 auf Grund des Beschlusses der BNetzA zum Antrag der DB Netz AG auf Genehmigung der Entgelte und Entgeltgrundsätze für die Erbringung des Mindestzugangspaketes mit Wirkung ab dem 10.12.2023 (TPS 2024)
13.04.2023	Änderung der Ziffer 4.2.1.18.3 „Festlegung der vorzuhaltenden Kapazitätsreserven im Netzfahrplan“ durch vorläufige Inkraftsetzung
05.05.2023	Änderung der Ziffer 5.3.2.11 „Marktsegmente mit dem Zusatz ‚Express‘“
05.05.2023	Änderung der Ziffer 5.6.5.1.1 „Automatische Minderung“
26.05.2023	Änderung der Ziffer 4.2.1.18.4 „Zuweisung der vorgehaltenen Kapazitätsreserven für den Gelegenheitsverkehr“
26.05.2023	Änderung der Ziffer 7.3.1.6.1.5 „Zeitlicher Bezug der Anmeldung“
02.06.2023	Änderung der Ziffer 3.3.4.4.4
02.06.2023	Änderung der Ziffer 7.3.1.4.1.2 „Entgeltberechnung bei ganzjähriger ununterbrochener vertraglicher Bindung sowie bei der Annahme oder Zuweisung einer tragfähigen Alternative“
02.06.2023	Änderung der Ziffer 7.3.1.6.1.5 „Zeitlicher Bezug der Anmeldung“
02.06.2023	Änderung der Ziffer 7.3.1.6.1.9 „Kapazitäten, die für den Eigenbedarf benötigt werden“
02.06.2023	Änderung der Ziffer 7.3.1.6.3 „Zuweisung von Nutzungsobjekten in Serviceeinrichtungen“
02.06.2023	Änderung der Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 „Entscheidungsverfahren“

Datum	Beschreibung der Änderung
11.06.2023	Änderung der Ziffer 5.7.4.1 „Korrekturverfahren“ durch vorläufige Inkraftsetzung
27.06.2023	Änderung der Ziffern 1.6.1 „Ansprechpartner der DB Netz AG“ und 1.6.2 „Ansprechpartner internationale EIU“
27.06.2023	Änderung der Ziffern 1.7.1.2 „Corridor OSS für SGV-Korridore“
27.06.2023	Änderung der Ziffern 7.3.1.2.1.2 „Unterteilung der Produktkategorien“, 7.3.1.2.3 „Anlagendisponent“, 7.3.1.2.3.1 „Anlagendisponent mit dispositiver Kapazitätssteuerung“, 7.3.1.6.1.4 „Zuständigkeit“ und 7.3.1.6.1.5 „Zeitlicher Bezug der Anmeldung“
01.07.2023	Änderung der Ziffer 5.10.8 „Zeitraum“ durch vorläufige Inkraftsetzung
05.07.2023	Änderung der Ziffer 5.10 „Förderung des Bundes für die SGV-Trassennutzung“
11.07.2023	Änderung der Ziffer 2.3.10 „Signalgebung“
01.09.2023	Änderung der Ziffern 2.6.1 „Netzsegmentierung“ (inkl. Unterziffern), 4.2.2.6.3 „Trassenanmeldungen für Energieträger im Sinne der Anlage EnSiTrV“, 6.3.4 „Betrieblicher Vorrang von Trassen für Energieträger im Sinne der Anlage EnSiTrV“, 7.3.1.6.3.6 „Anmeldung von Kapazitäten für Energieträger im Sinne der Anlage EnSiTrV in Serviceeinrichtungen“ durch vorläufige Inkraftsetzung
01.10.2023	Neuaufnahme Ziffer 5.11 „Förderung des Bundes im SPFV“ durch vorläufige Inkraftsetzung (aktualisiert am 09.11.2023)
10.12.2023	Änderung der Ziffern 1.7.2.2 „Andere RNE-Leistungen“, 4.2.2.2 „Fehlende oder nicht plausible Angaben“, 4.2.2.5 „Nicht fristgerechte Anmeldungen“, 4.2.4 „Grenzüberschreitende Trassenanmeldungen“ sowie Aufnahme der Ziffer 4.2.4.2 (inkl. Unterziffern) zur Einführung des PCS Capacity Broker.
10.12.2023	Änderung der Ziffer 3.3.4.8 „Verantwortung und Haftung für Umweltschäden“
10.12.2023	Aufnahme der Ziffer 6.4.3 „Betrieb Live Kommunikationsplattform für betriebliche Kommunikation im Störfall“
10.12.2023	Änderung der Ziffer 7.3.1.2.1.1 „Unterteilung der Funktionalitäten“
10.12.2023	Änderung der Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 „Entscheidungsverfahren“
11.01.2024	Änderung der Ziffer 2.3.15 „Notbremsüberbrückung (NBÜ)“ durch vorläufige Inkraftsetzung
01.03.2024	Änderung der Ziffer 3.4.6 „Grenzlasten für Züge“ durch vorläufige Inkraftsetzung
07.03.2024	Änderung der Ziffern 4.2 „Trassenanmeldungen“ und Ziffer 4.2.2.4 „Fristen für die Bearbeitung von Trassenmeldungen“ durch vorläufige Inkraftsetzung
22.04.2024	Änderung der Ziffer 2.3 „Netzbeschreibung“
22.04.2024	Änderung der Ziffer 4.2.1.18.3 „Festlegung der vorzuhaltenden Kapazitätsreserven im Netzfahrplan“

Datum	Beschreibung der Änderung
22.04.2024	Änderung der Ziffer 5.2.6.3 „Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten“

Impressum

Herausgeber

DB Netz AG

Redaktion

Netzzugang und Regulierung (I.NBN)

Adam-Riese-Str. 11-13

60327 Frankfurt am Main

Bildnachweis

Foto Titelseite: Urheber: Volker Emersleben

Copyright: Deutsche Bahn AG

Hinweise

1. Allgemein

Die Entgeltgrundsätze und Entgelte der NBN 2024, die das Mindestzugangspaket betreffen und nach § 45 ERegG der Genehmigung unterliegen, wurden mit Beschluss vom 30. März 2023 genehmigt. Es sind verwaltungsgerichtliche Verfahren anhängig, die auch Änderungen der hier veröffentlichten Entgeltgrundsätze mit sich bringen können. Es gelten abschließend die Entgelte nach Entscheidung der zuständigen Gerichte.

2. Anhängige Gerichtsverfahren zu Untersagungen einzelner Klauseln

Aufgrund von Gerichtsverfahren können folgende Klauseln noch geändert werden:

■ Ziffer 2.9.6.1

Die Bundesnetzagentur hat mit Bescheid vom 02.10.2020 - BK10-20-0266_Z - die beabsichtigte Neufassung der SNB in der Ziffer 2.9.6.1 abgelehnt.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet die Ziffer 2.9.6.1 wie folgt:

„Im Falle des Eintritts eines Drittunternehmens nach § 22 ERegG müssen die angegebenen Kommunikationswege auch während der Dauer der Trassennutzung durch das Drittunternehmen im Sinne des § 22 ERegG erreichbar sein und befugt sein, binnen kürzester Zeit für die Vertragspartner verbindliche Entscheidungen zu treffen, sowie in der Lage sein, binnen kürzester Zeit die Kommunikation zur Leitstelle des Drittunternehmens herzustellen.“

■ Ziffer 2.10

Die Bundesnetzagentur hat mit Beschluss vom 12.11.2019 - BK10-19.0212_Z - die beabsichtigte Änderung in Ziffer 2.10 der SNB 2021 abgelehnt.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet Ziffer 2.10 wie folgt:

„2.10 Besondere Zugangs- und Nutzungsbedingungen; Pilotierungen und Betriebsversuche

Besondere Zugangsbedingungen sind im netzzugangsrelevanten Regelwerk enthalten (vgl. die technischen Netzzugangsbedingungen Ziffer F.2, Anlage 2.4.2 der SNB).

Die DB Netz AG führt zur Verbesserung und Weiterentwicklung von Produkten und Prozessen Pilotierungen und Betriebsversuche durch oder beteiligt sich an solchen. Einzelheiten und Ansprechpartner werden im Internet zur Verfügung gestellt:

<http://www.dbnetze.com/pilotierungen>

Weiterhin erfolgt eine Vorabinformation der Zugangsberechtigten über die regelmäßigen Kundeninformationen der DB Netz AG.

Regelungen zur Abwicklung des Bahnbetriebs auf den Schienenwegen der DB Netz AG enthält das betrieblich-technische Regelwerk (vgl. Ziffer 2.4.3 der SNB).“

■ Ziffer 4.2.1.18

Die Bundesnetzagentur hat mit Bescheid vom 13.11.2018 - Az.: BK-18-0201_Z die beabsichtigte Neufassung von Ziffer 4.2.1.18 Absatz 2 der SNB abgelehnt. Die Ableh-

nung wurde mit der Vorgabe verbunden, in Ziffer 4.2.1.18 eine Formulierung aufzunehmen, wonach die Betroffenen in die Prüfung i.S.d. § 56 Abs. 3 Satz 1 ERegG mindestens die Anträge auf Zuweisung von Schienenwegkapazität einbeziehen, die innerhalb der letzten beiden Netzfahrplanperioden außerhalb des Netzfahrplans gestellt worden sind. Die vorstehende Vorgabe war bis spätestens zur Veröffentlichung der endgültigen Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß § 19 Abs. 6 Satz 1 ERegG umzusetzen.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet Ziffer 4.2.1.18 Absatz 2 der SNB wie folgt:

„4.2.1.18 Prüfung der Vorhaltung von Restkapazitäten nach § 56 Abs. 3 ERegG

Die DB Netz AG stellt sicher, dass auch nach Abschluss der Netzfahrplanerstellung kurzfristige Trassenanfragen im Gelegenheitsverkehr bedient werden können. Dazu prüft die DB Netz AG ob das Vorhalten zusätzlicher Kapazitätsreserven notwendig wird.

Im Rahmen dieser Prüfung führt die DB Netz AG eine Vergangenheitsbetrachtung der letzten zwei Netzfahrplanperioden in Bezug auf Änderungen zum Netzfahrplan und die Stornierungsquote von Netzfahrplantrassen durch und bewertet außerdem die Anzahl der Trassenablehnungen.

Weiterhin werden die Erkenntnisse berücksichtigt, die sich vor der jeweils aktuellen Netzfahrplanerstellung im Rahmen der Kundenbetreuung im regionalen Vertrieb hinsichtlich Fahrplangestaltung, Vorbereitung von Neuverkehren sowie bei der zentralen Fahrlagenberatung ergeben haben.“

■ Ziffer 4.2.1.3

Die Bundesnetzagentur hat mit Beschluss vom 12.11.2019 - BK10-19-0212_Z - die beabsichtigten Änderungen in Zeilen 2 und 3 der Tabelle in Ziffer 4.2.1.3 der SNB 2021 abgelehnt.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lauten Zeilen 2 und 3 der Tabelle in Ziffer 4.2.1.3 wie folgt:

Netzfahrplanerstellung	Termin
<i>Fahrlagenberatung gemäß Ziffer 4.3.5 ohne Inanspruchnahme der Testierung</i>	<i>bis 13.03.2020</i>
<i>Fahrlagenberatung gemäß Ziffer 4.3.5 mit Inanspruchnahme der Testierung</i>	<i>bis 10.01.2020</i>

■ Ziffer 4.2.1.6

Die Bundesnetzagentur hat mit Beschluss vom 12.11.2019 - BK10-19.0212_Z - die beabsichtigten Änderungen in Ziffer 4.2.1.6 der SNB 2021 abgelehnt.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet die Ziffer 4.2.1.6 wie folgt:

„4.2.1.6 Konstruktionsspielräume (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)

Die DB Netz AG macht die Berücksichtigung bestimmter Konstruktionsspielräume von der vorherigen Durchführung einer Fahrlagenberatung nach Ziffer 4.3.5 der SNB abhängig.

Soweit nicht im SPFV das Marktsegment Punkt-zu-Punkt-Verkehre (vgl. 6.2.1.2.8) oder im SGV Marktsegmente mit dem Zusatz „Z-Flex“ oder „R-Flex“ (vgl. 6.2.1.4.8 und 6.2.1.4.9) bestellt werden, versucht die DB Netz AG innerhalb folgender Spielräume ein

Trassenangebot für Trassen, die mindestens einen überlasteten Schienenweg nach Ziffer 4.3 der SNB tangieren, zu erstellen:

- *Schienenpersonenverkehr mit erfolgreicher Fahrlagenberatung (Testat): +/-3 Minuten,*
- *Schienengüterverkehr mit erfolgreicher Fahrlagenberatung (Testat): +/- 30 Minuten,*
- *Übrige Zugtrassen (z.B. Schienenpersonenverkehr ohne Fahrlagenberatung oder ohne Testat,): +/- 30 Minuten,*
- *Übrige Zugtrassen (z. B. Güterzüge, Triebfahrzeugfahrten ohne Fahrlagenberatung oder ohne Testat): +/-60 Minuten.*

Soweit nicht im SPFV das Marktsegment Punkt-zu-Punkt-Verkehre (vgl. 6.2.1.2.8) oder im SGV Marktsegmente mit dem Zusatz „Z-Flex“ oder „R-Flex“ (vgl. 6.2.1.4.8 und 6.2.1.4.9) bestellt werden und kein überlasteter Schienenweg nach Ziffer 4.3. der SNB tangiert wird, versucht die DB Netz AG innerhalb folgender Spielräume ein Trassenangebot zu erstellen:

- *Schienenpersonenverkehr: +/-3 Minuten,*
- *Übrige Zugtrassen (z. B. Güterzüge, Triebfahrzeugfahrten): +/-30 Minuten.*

Für das Marktsegment Punkt-zu-Punkt-Verkehre im SPFV gilt immer ein Konstruktionsspielraum von +/- 30 Minuten, für die Marktsegmente mit dem Zusatz Z-Flex und R-Flex immer ein Konstruktionsspielraum von +/- 120 min.

Die Konstruktion innerhalb dieser Spielräume erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.“

■ Ziffer 4.2.1.10

Die Bundesnetzagentur hat mit Bescheid vom 24.11.2020 – Az.: BK10-20-0354_Z die beabsichtigte Änderung von Ziffer 4.2.1.10 der NBN abgelehnt.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet Ziffer 4.2.1.10 wie folgt:

„4.2.1.10 Regelentgeltverfahren (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)

Ergibt die Anwendung der Vorrangregeln weiterhin eine Gleichrangigkeit, stellt die DB Netz AG die Entgelte der konfliktbehafteten Zugtrassen gem. § 52 Abs. 8 Satz 1 ERegG gegenüber. Hierbei werden alle konfliktbehafteten Verkehrstage der Zugtrasse innerhalb des Konfliktzeitraums und der gesamte Laufweg berücksichtigt. Nicht berücksichtigt wird ein ggf. gewährter Neuverkehrsnachlass nach Ziffer 5.2.6.1. Der Anmeldung mit dem höheren Entgelt wird der Vorrang eingeräumt.“

■ Ziffer 4.2.1.18.3

Die Bundesnetzagentur hat mit Bescheid vom 17.12.2021 – Az.: BK10-21-0346_Z die DB Netz AG dazu verpflichtet, Ziffer 4.2.1.18.3 der Nutzungsbedingungen Netz (NBN) im dritten Anstrich so zu ändern, dass dort folgende Regelung getroffen wird:

„Sobald die Bearbeitung der Zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung abgeschlossen ist, steht die Kapazitätsreserve für Trassenanmeldungen im Gelegenheitsverkehr zur Verfügung. Es gelten hierbei grundsätzlich die Zuweisungsregeln des Prozesses Gelegenheitsverkehr. Jedoch kann die geschützte Kapazität nur für Verkehre gebucht werden, deren erster Verkehrstag maximal zwei Monate nach der Trassenanmeldung geplant ist.“

Sollte die Änderung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet der dritte Anstrich in Ziffer 4.2.1.18.3 der NBN wie folgt:

■ „Sobald die Bearbeitung der Zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung abgeschlossen ist, steht die Kapazität der Kapazitätsreserve als Teil der Restkapazität gem. Ziffer 4.2.2.6 für alle Arten von Trassenanmeldungen im Prozess Gelegentheitsverkehr zur Verfügung. Es gelten hierbei die Zuweisungsregeln des Prozesses Gelegentheitsverkehr.“

■ Ziffer 4.3.5

Die Bundesnetzagentur hat mit Beschluss vom 12.11.2019 - BK10-19-0212_Z - die beabsichtigten Änderungen in Ziffer 4.3.5 Absätze 2 bis 4 der SNB 2021 abgelehnt.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet die Ziffer 4.3.5 wie folgt:

„4.3.5 Fahrlagenberatung

Zur Unterstützung der Trassenplanung und -anmeldung von vorgenannten Nutzungsvorgaben betroffener Strecken, bietet die DB Netz AG dem ZB die Möglichkeit einer unentgeltlichen Fahrlagenberatung.

Mit der Fahrlagenberatung bietet DB Netz AG ab 8 Monate vor der Trassenanmeldung zum Netzfahrplan jedem ZB die Möglichkeit, sich individuell und vertraulich zu konkreten Trassenwünschen beraten zu lassen. Für die Trassenwünsche, die vertaktete oder ins Netz eingebundene Verkehrskonzepte (Vgl. Ziffer 4.2.1.9 der SNB) sind und die auf ihrem Laufweg mindestens einen Überlasteten Schienenweg (Vgl. Ziffer 4.3 der SNB) tangieren, besteht die Möglichkeit, ein Testat zu erhalten. Diese Verkehre für die Testierung müssen vollständig bis spätestens 10.01.2020 bei der DB Netz für das Fahrplanjahr 2021 eingebracht werden.

Das Testat beinhaltet eine Vorprüfung des angemeldeten Konzepts des ZB auf Widerspruchsfreiheit zu allen zum Anmeldezeitpunkt bekannten Verkehrskonzepten anderer ZB und bestätigt damit eine grundsätzliche Fahrbarkeit zum Zeitpunkt x. Ein Rechtsanspruch auf eine Trassenzuweisung im Netzfahrplan besteht nicht.

Das Vorliegen des Testates und die Anmeldung dem Testat gemäß sind Voraussetzungen für die Anwendung der engeren Konstruktionsspielräume im Rahmen der Trassenkonstruktion (Vgl. Ziffer 4.2.1.6 der SNB).

Nähere Informationen über die Möglichkeit einer Fahrlagenberatung sind bei den Regionalbereichen erhältlich:

www.dbnetze.com/kontakte“

■ Anlage 4.3.2 Ziffer 2 Satz 2

Die Bundesnetzagentur hat mit Bescheid vom 13.11.2018 - Az.: BK10-18-0201_Z die beabsichtigte Neufassung der SNB in Ziffer 2 Satz 2 der Anlage 4.3.2 Nutzungsvorgaben für den als überlastet erklärten Schienenweg Köln Hbf - Köln-Mülheim (Strecken 2633, 2639, 2650, 2652, 2658 und 2659) abgelehnt. Die Ablehnung wurde mit der Vorgabe verbunden, im ersten Satz der unter Ziffer 2 genannten Regelung das Wort „verpflichtet“ durch das Wort „bittet“ zu ersetzen. Die vorstehende Vorgabe war bis spätestens zur Veröffentlichung der endgültigen Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß § 19 Abs. 6 Satz 1 ERegG umzusetzen.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet Ziffer 2 Satz 2 der Anlage 4.3.2 der SNB Nutzungsvorgaben für den als überlastet erklärten Schienenweg Köln Hbf - Köln-Mülheim (Strecken 2633, 2639, 2650, 2652, 2658 und 2659) wie folgt:

„Die DB Netz AG verpflichtet die EVU eine Trassenanmeldung aller zu- und abbringenden Leerfahrten für in Köln Hbf beginnende und endende Züge des SPV zur Netzfahplanerstellung abzugeben.

Trassenanmeldungen, die diesen Vorgaben nicht entsprechen, werden als nicht plausibel behandelt.

Bei Leerfahrten, die als Rangierfahrten durchgeführt werden müssen, soll die Zielbetriebsstelle der Rangierfahrt für endende Züge und die Startbetriebsstelle der Rangierfahrt für beginnende Züge bei der Anmeldung mit angegeben werden.“

■ Richtlinie 402.0202 Abschnitt 2 Absätze 3 bis 5

Die Bundesnetzagentur hat mit Bescheid vom 13.11.2018 – Az.: BK10-18-0201_Z die beabsichtigten Änderungen der SNB in der Richtlinie 402.0202 Abschnitt 2, Absätze 3 bis 5 abgelehnt.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet die Richtlinie 402.0202 Abschnitt 2, Absätze 3 bis 5 wie folgt:

„(3) Es gelten folgende Mindesthaltezeiten:

- **0,5 Minuten Mindesthaltezeit** bei Zügen des Nahverkehrs
- **0,7 Minuten Mindesthaltezeit** bei Zügen des Nahverkehrs, wenn die technischen Bedingungen des Fahrzeugs (z.B. ausfahrbare Trittstufen) eine längere Haltezeit erfordern
- **2,0 Minuten Mindesthaltezeit** bei veröffentlichten Kundenhalten von Zügen des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV), Wechsel der Zugnummer (gilt für SPFV und SPNV), Übergang von Stammfahrplan auf Flügelfahrplan und umgekehrt oder auf/von Doppelfahrpläne(n) (wegen Neuaufrufs in EBUa) (gilt für SPFV und SPNV), Wirbelstrombremse sperren/entsperren.
- **3,0 Minuten Mindesthaltezeit** bei Flügeln/Schwächen (Zeit von Ankunft des Zugverbandes bis Abfahrt des Zugteils 1), gilt nur für Triebzüge/Triebwagen mit automatischer Kupplung; darüber hinaus sind die örtlichen Besonderheiten zu beachten
- **5,0 Minuten Mindesthaltezeit** bei Vereinigen/Stärken (Zeit von Ankunft des letzten Zugteils am Zwischensignal/Zugdeckungssignal bis Abfahrt Zugverband), gilt nur für Triebzüge/Triebwagen mit automatischer Kupplung; darüber hinaus sind die örtlichen Besonderheiten zu beachten.
- Bei Wenden am Zugsbahnhof für Triebwagen, Triebzüge und Wendezüge; für ETCS-geführte Züge ist eine weitere Zusatzminute anzusetzen.
- Bei Fahrtrichtungswechsel innerhalb eines Zuglaufes. In Abhängigkeit der Zuglänge kann ein zweiter Triebfahrzeugführer gefordert werden, andernfalls ist eine höhere Wendezeit anzumelden.
- **8,0 Minuten Mindesthaltezeit** bei Vereinigen konventioneller Züge mit wirksamer Magnetschienenbremse.

(4) Bei nachfrageschwachen Kundenhalten des SPFV kann zur Generierung von Fahrzeitreserven im nachfolgenden Streckenabschnitt die Mindesthaltezeit auf eine Minute reduziert werden, wenn dafür eine Minute zusätzlicher Puffer in den Ausfahrabschnitt gelegt wird (1+1-Halte). Die Auswahl der Halte erfolgt in Abstimmung mit dem EVU.

(5) Die Mindesthaltezeiten gelten nicht bei Haltezeitkonzepten aus Verkehrsverträgen, die am 15.12.2019 wirksam sind, Ausschreibungen, die bis zum 15.12.2019 bekanntge-

geben worden sind oder Testaten der DB Netz AG, die bis zum 15.12.2019 vorlagen, soweit das zugrunde gelegte Fahrzeugmaterial und die Infrastruktur identisch sind.

Mindesthalte- und Wendezeiten im SPV dürfen nur in begründeten Ausnahmefällen und nach Abstimmung mit der DB Netz AG je Haltestelle unterschritten werden. Voraussetzung dafür ist, dass das EVU gegenüber der DB Netz AG für diese Haltestelle den schriftlichen Nachweis zu den technischen und verkehrlichen Bedingungen erbringt, dass die beabsichtigte Verkürzung der Haltezeit auch tatsächlich sichergestellt wird. Dies wird in regelmäßigen Abständen durch die DB Netz AG überprüft.

(6) Eine Sonderform des Kundenhaltes ist der Bedarfshalt (Zug hält z.B. nur, wenn ein Reisendenaufkommen tagesaktuell vorliegt). Wenn mehrere Bedarfshalte einander folgen, wird ein situationsabhängiger Zeitzuschlag eingearbeitet. Bedarfshalte dürfen auf Strecken mit Betrieb nach Ril 408 für Bahnhöfe ohne Ausfahrtsignal und auf Strecken mit ZLB auf Zuglaufstellen mit Zuglaufmeldungen nicht geplant werden.“

■ Richtlinie 402.0203 Abschnitt 6 Absatz 4, Spiegelstrich 4 und 5

Die Bundesnetzagentur hat mit Bescheid vom 13.11.2018 – Az.: BK10-18-0201_Z die beabsichtigten die beabsichtigten Änderungen der SNB in der Richtlinie 402.0203 Abschnitt 6, Absatz 4, Spiegelstriche 4 und 5 abgelehnt.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet die Richtlinie 402.0203 Abschnitt 6, Absätze 4, Spiegelstriche 4 und 5 wie folgt:

„(4) Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

Für das durchzuführende Koordinierungsverfahren gelten folgende Grundsätze:

- ... (Anm.: Spiegelstriche 1 bis 3 hier nicht wiedergegeben)
- DB Netz AG wirkt durch Verhandlungen auf einvernehmliche Lösungen hin, wobei sie maximal zwei eigene Vorschläge unterbreitet. Diese können auch in zeitlicher und räumlicher Lage von der Trassenanmeldung abweichen,
- Die Zugangsberechtigten können eigene Lösungsvorschläge einbringen (ebenfalls maximal zwei), die durch die DB Netz AG auf Realisierbarkeit geprüft werden,
- ... (Anm.: Spiegelstriche 6 bis 9 hier nicht wiedergegeben)“

■ Richtlinie 402.0203 Abschnitt 3 Absatz 2

Die Bundesnetzagentur hat mit Bescheid vom 12.11.2019 – BK10-19-0212_Z - die beabsichtigte Änderung der SNB in der Richtlinie 402.0203 Abschnitt 3 Absatz 2 abgelehnt.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet die Richtlinie 402.0203 Abschnitt 3 Absatz 2 wie folgt:

„Mit der Fahrlagenberatung bietet DB Netz AG bis 8 Monate vor der Trassenanmeldung zum Netzfahrplan jedem ZB die Möglichkeit, sich individuell und vertraulich zu konkreten Trassenwünschen beraten zu lassen. Für die Trassenwünsche, die vertaktete oder ins Netz eingebundene Verkehrskonzepte (Vgl. Ziffer 4.2.1.10 der SNB) sind und die auf ihrem Laufweg mindestens einen Überlasteten Schienenweg (Vgl. Ziffer 4.3 der SNB) tangieren, besteht die Möglichkeit, ein Testat zu erhalten.

Das Testat beinhaltet eine Vorprüfung des angemeldeten Konzepts des ZB auf Widerspruchsfreiheit zu allen zum Anmeldezeitpunkt bekannten Verkehrskonzepten Dritter und bestätigt damit eine grundsätzliche Fahrbarkeit zum Zeitpunkt x. Ein Rechtsanspruch auf eine Trassenzuweisung im Netzfahrplan besteht nicht.

Das Vorliegen des Testats und die Anmeldung dem Testat gemäß sind Voraussetzungen für die Anwendung der engeren Konstruktionsspielräume im Rahmen der Trassenkonstruktion (vgl. Abschnitt 5 (7)).“

■ **Richtlinie 402.0305 Abschnitt 2 Absatz 3**

Die Bundesnetzagentur hat mit Bescheid vom 24.11.2020 – Az.: BK10-20-0354_Z die beabsichtige Änderung der NBN in der Richtlinie 402.0305 Abschnitt 2, Absatz 3 Nr. 1 bis 5 sowie in Abschnitt 2, Absatz 3 unter der Ziffer 2. a) Nr. 1 bis 5 und b) Nr. 1 bis 3 abgelehnt.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet die Richtlinie 402.0305 Abschnitt 2 Absatz 3 wie folgt:

„(3) Umleitungsstrecken

Für Einschränkungen auf mittelbar betroffenen Strecken auf Grund von Umleitungsverkehren für im Netzfahrplan berücksichtigte Baumaßnahmen erarbeitet die DB Netz AG ebenfalls einen Vorschlag eines Verkehrsartenmixes gemäß folgender Vorgehensweise:

- 1. Die DB Netz AG ermittelt zunächst den auf Grund der Baumaßnahme zu erwartenden Umleitungsbedarf für die betroffene Strecke.*
- 2. Die DB Netz AG ermittelt anschließend die vsl. zum Bauzeitraum bestehende Kapazitätsverteilung und prüft, inwiefern für Umleiterverkehre genügend Restkapazitäten zur Verfügung stehen.*
- 3. Sofern nicht genügend Restkapazitäten zur Verfügung stehen, erarbeitet die DB Netz AG einen Vorschlag zur Anpassung der vsl. Zum Bauzeitraum bestehenden Kapazitätsverteilung. Neben einer Reduktion der Zugzahlen pro Verkehrsart auf Grund von Umleitungen oder (Teil-)Ausfall kann der Vorschlag auch andere, kapazitätssteigernde Maßnahmen (etwa Halteausfall oder Anpassung der zeitlichen Lagen) enthalten.*

Der Vorschlag zur Reduktion der Zugzahlen pro Verkehrsart bzw. zu anderen kapazitätssteigernden Maßnahmen basiert insbesondere auf folgenden Bewertungskriterien:

- Abgleich technischer Parameter Züge/Strecke*
- Nutzung alternativer Verkehrsträger*
- Anpassung/Optimierung der Zugcharakteristik*
- Paarigkeit*
- Zugangsmöglichkeit zu (angrenzender) Infrastruktur*
- Fahrgastaufkommen*
- Haltekonzepte*
- Bedienungsbedürfnisse (z.B. Kraftwerksversorgung, Lieferketten)*

Die DB Netz AG kann auf Basis von Bewertungskriterien weitere Vorgaben an Umleiterzüge definieren, die auf der Umleitungsstrecke verkehren sollen (etwa KV-Profile, Lasten oder Anpassung der zeitlichen Lagen.

- 1. Die DB Netz AG begründet ihren Vorschlag entsprechend. Die für die Umleiter vorgesehene Kapazität wird je Verkehrsart gesondert ausgewiesen*
- 2. Die DB Netz AG erarbeitet ebenfalls einen Verkehrsartenmix auch für den Fall, dass auf der mittelbar betroffenen Strecke vsl. genügend Kapazitäten für*

Umleiterverkehre bestehen werden. Die für die Umleiter vorgesehene Kapazität wird als zusätzliche Verkehrsart „Umleiter“ gesondert ausgewiesen

Die BbEI übersendet die DB Netz AG im Rahmen der Abstimmung der Planungsparameter 17 Monate vor Fahrplanwechsel. Über den aktuellen Stand der Vorschläge für die Festlegung der Verkehrsartenmixe informiert die DB Netz AG vorab im Rahmen der Planungsphase Integrierte Bündelung (ca. 21 Monate vor Fahrplanwechsel).

Zugangsberechtigte haben die Möglichkeit innerhalb von drei Wochen eine Stellungnahme hinsichtlich der vorgesehenen Dimensionierung ihrer Verkehrsart abzugeben. Sie haben damit die Möglichkeit, durch Nennung individueller Gründe die Kapazitätsverteilung unter den Verkehrsarten zu beeinflussen. Die DB Netz AG prüft die Stellungnahmen und berücksichtigt diese im möglichen Umfang. Das Ergebnis übersendet die DB Netz AG im Rahmen der abgestimmten Planungsparameter bis 16 Monate vor Fahrplanwechsel. Sofern die DB Netz AG einem Wunsch nach Anpassung einer Verkehrsart nicht nachkommen kann, begründet sie dies gegenüber dem betreffenden Zugangsberechtigten.

Nach Unterrichtung der Bundesnetzagentur hat diese sechs Wochen Zeit, die beabsichtigte Festlegung des Verkehrsartenmixes zu prüfen. Sofern die Bundesnetzagentur nicht die beabsichtigte Festlegung des Verkehrsartenmixes innerhalb der o.g. Frist ablehnt, sind die Verkehrsartenmixe ab 14 Monate vor Fahrplanwechsel verbindlich. Die DB Netz AG veröffentlicht die verbindlichen Verkehrsartenmixe. Sofern beabsichtigte Festlegungen von Verkehrsartenmixen von der Bundesnetzagentur abgelehnt wurden, erfolgt eine Überarbeitung durch die DB Netz AG.

Die Veröffentlichung der verbindlichen Verkehrsartmixe enthält die festgelegte Verteilung der baubedingt eingeschränkten Kapazität auf die Verkehrsarten sowie die Benennung der Kriterien, welche bei der Bewertung der Umleitfähigkeit der Verkehrsarten herangezogen wurden. Diese Kriterien stellen Vorrangkriterien bei der Zuweisung von Schienenwegkapazität im Zeitraum der betreffenden Baumaßnahme dar.

Im Rahmen des weiteren Planungsprozesses (insbesondere durch Erkenntnisse aus der Fahrlagenberatung) kann es erforderlich werden, den mit dem Entwurf der Planungsparameter versendeten Entwurf der verbindlichen Verkehrsartenmixe anzupassen. Gründe hierfür können sich z. B. daraus ergeben, dass sich die erwartete Verkehrsnachfrage oder die aufgrund des technischen Planungsfortschritts verfügbare Kapazität verändert hat.

Sofern Anpassungen erforderlich werden, findet der erforderliche Abstimmungsprozess mit den ZB spätestens im Rahmen der Aktualisierung der Planungsparameter) statt. Nach anschließender Prüfung der beabsichtigten Änderungen durch die Bundesnetzagentur, werden die veränderten verbindlichen Verkehrsartenmixe einen Monat vor Beginn der Trassenanmeldefrist als verbindliche Verkehrsartenmixe bekannt gegeben.

*Im Rahmen der Bekanntgabe der aktualisierten Planungsparameter (10 Monate vor Fahrplanwechsel) kommuniziert die DB Netz AG sämtliche, für die Netzfahrplanerstellung **verbindlichen Verkehrsartenmixe**.*

Im Nachgang der Netzfahrplanerstellung können etwaige baubedingte Änderungen gemäß Abschnitt 6 Absatz (3) Unterabsatz 2 erfolgen.

Zuweisung von Schienenwegkapazitäten im Rahmen der Netzfahrplanerstellung auf Basis verbindlicher Verkehrsartenmixe

1. Zuweisungsverfahren für unmittelbar betroffene Strecken

Sofern mehr Anträge auf Schienenwegkapazität im Rahmen der Netzfahrplanerstellung gestellt werden, als für die betreffende Verkehrsart im verbindlichen Verkehrsartenmix festgelegt ist, erfolgt die Zuweisung der Schienenwegkapazität abweichend von § 52 ERegG gemäß folgendem Verfahren:

- 1. Alle Anmeldungen, die nicht den in den verbindlichen Verkehrsartenmixen enthaltenen Kriterien genügen, erhalten ein alternatives Angebot. Dieses kann eine Einkürzung der angemeldeten Trasse oder Nutzung eines alternativen Laufweges beinhalten. Dabei kommen Konstruktionsspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 NBN von +/- 60 Minuten im Schienenpersonenverkehr und +/- 120 Minuten im Schienengüterverkehr zur Anwendung. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.*
- 2. Führt die Vorgehensweise nach Absatz (3) 1. nicht zu einer Lösung, wendet die DB Netz AG Konstruktionsspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 NBN von +/- 30 Minuten im Schienenpersonenverkehr und + / - 90 Minuten im Schienengüterverkehr an. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.*
- 3. Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume nicht zu einem Erfolg, hält die DB Netz AG Rücksprache mit den betroffenen EVU (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril. 402.0203 Abschnitt 6 (5)).*
- 4. Führt die vereinfachte Koordinierung nicht zu einem Erfolg, so räumt die DB Netz AG den Zugtrassen den Vorrang ein, welche das höchste Regelentgelt erzielen. Ist eine Entscheidung auf dieser Basis nicht möglich, so erfolgt ein Höchstpreisverfahren gemäß § 52 Abs. 8 ERegG.*

2. Zuweisungsverfahren für mittelbar betroffene Strecken:

Sofern mehr Anträge auf Zuweisung von Schienenwegkapazität im Rahmen der Netzfahrplanerstellung gestellt werden, als für die betreffende Verkehrsart im verbindlichen Verkehrsartenmix festgelegt ist, erfolgt die Zuweisung der Schienenwegkapazität abweichend von § 52 ERegG gemäß folgendem Verfahren:

c) Umleiterverkehre

- 1. Für Anmeldungen, aus denen gemäß entsprechender Hinweise des ZB in der Trassenanmeldung ersichtlich ist, dass die Strecke nur abweichend von seinem üblichen Laufweg auf Grund und nur im Zeitraum von Baumaßnahmen angemeldet wird, erfolgt die Trassenvergabe nur im Rahmen der im Verkehrsartenmix „Umleiter“ ausgewiesenen Kapazitäten. Gleiches gilt für Verkehre, welche die DB Netz AG gemäß 1.1 dieses Absatzes auf einem alternativen Laufweg umrouten muss.*
- 2. Entsprechen angemeldete Umleiterverkehre nicht den Vorgaben an Umleiterverkehre für die Strecke, so erhalten diese ein alternatives Angebot. Dieses kann eine Einkürzung der angemeldeten Trasse oder Nutzung eines alternativen Laufweges beinhalten. Dabei kommen Konstruktionsspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 NBN von +/- 60 Minuten im Schienenpersonenverkehr und +/- 120 Minuten im Schienengüterverkehr zur Anwendung. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.*
- 3. Übersteigen die Anmeldungen die Anzahl der ausgewiesenen Zugzahlen im Verkehrsartenmix „Umleiter“, so wendet die DB Netz AG Konstruktionsspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 NBN von +/- 30 Minuten im Schienenpersonenverkehr und + / - 90 Minuten im*

Schienenengüterverkehr an. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.

4. *Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume nicht zu einem Erfolg, hält die DB Netz AG Rücksprache mit den betroffenen EVU (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril. 402.0203 Abschnitt 6 (5)).*
5. *Führt die vereinfachte Koordinierung nicht zu einem Erfolg, so räumt die DB Netz AG den Zugtrassen den Vorrang ein, welche das höchste Regelentgelt erzielen. Ist eine Entscheidung auf dieser Basis nicht möglich, so erfolgt ein Höchstpreisverfahren gemäß § 52 Abs. 8 ERegG. Für die nicht vorrangig behandelten Anmeldungen unterbreitet die DB Netz AG ein alternatives Angebot.*

d) *Übrige Anmeldungen*

1. *Alle Anmeldungen, die nicht den in den verbindlichen Verkehrsartenmixen enthaltenen Kriterien genügen, erhalten ein alternatives Angebot. Dieses kann eine Einkürzung der angemeldeten Trasse oder Nutzung eines alternativen Laufweges beinhalten. Dabei kommen Konstruktionsspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 SNB von +/- 60 Minuten im Schienenpersonenverkehr und +/- 120 Minuten im Schienenengüterverkehr zur Anwendung. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.*
2. *Übersteigen die Anmeldungen die Anzahl der ausgewiesenen Zugzahlen in ihrem jeweiligen Verkehrsartenmix, so wendet die DB Netz AG Konstruktionsspielräume abweichend von Ziffer 4.2.1.6 NBN von +/- 30 Minuten im Schienenpersonenverkehr und + / - 90 Minuten im Schienenengüterverkehr an. Dies erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.*
3. *Führt die Anwendung der Konstruktionsspielräume nicht zu einem Erfolg, hält die DB Netz AG Rücksprache mit den betroffenen EVU (vereinfachte Koordinierung, vgl. Ril. 402.0203 Abschnitt 6 (5)).*
4. *Führt die vereinfachte Koordinierung nicht zu einem Erfolg, so räumt die DB Netz AG den Zugtrassen den Vorrang ein, welche das höchste Regelentgelt erzielen. Ist eine Entscheidung auf dieser Basis nicht möglich, so erfolgt ein Höchstpreisverfahren gemäß § 52 Abs. 8 ERegG.“*

■ **Richtlinie 402.0305 Abschnitt 3 Absatz 8**

Die Bundesnetzagentur hat mit Bescheid vom 12.11.2019 - BK10-19-0212_Z - die beabsichtigte Neufassung der SNB in der Richtlinie 402.0305 Absatz 3 Abschnitt 8, abgelehnt.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet die Richtlinie 402.0305 Absatz 3 Abschnitt 8 wie folgt:

„Bei baubedingten Einschränkungen der Infrastruktur mit Berücksichtigung im Netzfahrplan, für die keine verbindlichen Verkehrsartenmixe im Rahmen der aktualisierten Planungsparameter kommuniziert worden sind, wendet die DB Netz AG abweichend von Ziffer 4.2.1.6 der SNB Konstruktionsspielräume von +/- 30 Minuten im Schienenpersonenverkehr und +/- 90 Minuten im Schienenengüterverkehr im Rahmen der Trassenkonstruktion an.“

■ **Richtlinie 402.0203 Abschnitt 4 Absatz 4**

Die Bundesnetzagentur hat mit Bescheid vom 12.11.2019 - BK10-19-0212_Z - die beabsichtigte Änderung der SNB in der Richtlinie 402.0203 Abschnitt 4 Absatz 4 abgelehnt.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet die Richtlinie 402.0203 Abschnitt 4 Absatz 4 wie folgt:

„Sofern ein Testat für die angemeldete Trasse vorliegt, wird dies im Rahmen der Trassenanmeldung vom EVU/ZB mitgeteilt.“

■ Richtlinie 402.0203 Abschnitt 5 Absatz 7

Die Bundesnetzagentur hat mit Bescheid vom 12.11.2019 - BK10-19-0212_Z - die beabsichtigte Änderung der SNB in der Richtlinie 402.0203 Abschnitt 5 Absatz 7 abgelehnt.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet die Richtlinie 402.0203 Abschnitt 5 Absatz 7 wie folgt:

„Das Trassenangebot soll der Trassenanmeldung entsprechen. Ist dies wegen konkurrierender Trassenanmeldungen nicht möglich, gilt Folgendes:

Die DB Netz AG macht die Berücksichtigung bestimmter Konstruktionsspielräume von der vorherigen Durchführung einer Fahrlagenberatung nach Ziffer 4.3.5 der SNB abhängig.

Soweit nicht im SPFV das Marktsegment Punkt-zu-Punkt-Verkehre (vgl. 6.2.1.2 der SNB) oder im SGV Marktsegmente mit den Zusätzen „Z-Flex“ oder „R-Flex“ (vgl. 6.2.1.4 der SNB) bestellt werden, versucht die DB Netz AG innerhalb folgender Spielräume ein Trassenangebot für Trassen, die mindestens einen überlasteten Schienenweg tangieren, zu erstellen:

- *Schienenpersonenverkehr mit erfolgreicher Fahrlagenberatung (Testat) +/- 3 Minuten,*
- *Schienengüterverkehr mit erfolgreicher Fahrlagenberatung (Testat) +/- 30 Minuten,*
- *Übrige Zugtrassen (z.B. Schienenpersonenverkehr ohne Fahrlagenberatung oder ohne Testat): +/- 30 Minuten*
- *Übrige Zugtrassen (z. B. Güterzüge, Triebfahrzeugfahrten ohne Fahrlagenberatung oder ohne Testat): +/-60 Minuten.*

Soweit nicht im SPFV das Marktsegment Punkt-zu-Punkt-Verkehre (vgl. 6.2.1.2.8) oder im SGV Marktsegmente mit dem Zusatz „Z-Flex“ oder „R-Flex“ (vgl. 6.2.1.4.8 und 6.2.1.4.9) bestellt werden und kein überlasteter Schienenweg nach Ziffer 4.3. der SNB tangiert wird, versucht die DB Netz AG innerhalb folgender Spielräume ein Trassenangebot zu erstellen:

- *Schienenpersonenverkehr +/- 3 Minuten,*
- *Übrige Zugtrassen (z.B. Güterzüge, Triebfahrzeugfahrten): +/- 30 Minuten.*

Für das Marktsegment Punkt-zu-Punkt-Verkehre im SPFV gilt immer ein Konstruktionsspielraum von +/- 30 Minuten, für die Marktsegmente mit den Zusätzen Z-Flex und R-Flex immer ein Konstruktionsspielraum von +/- 120 Minuten.“

■ Richtlinie 402.0305 Abschnitt 11 Absatz 3

Die Bundesnetzagentur hat mit Bescheid vom 12.11.2019 - BK10-19-0212_Z - die beabsichtigte Neufassung der SNB in der Richtlinie 402.0305 Abschnitt 11 Absatz 3 abgelehnt.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet die Richtlinie 402.0305 Abschnitt 11 Absatz 3 wie folgt:

„Im Rahmen der Zusammenstellung vertrieblicher Folgen werden für die Erarbeitung des Fahrplankonzeptes die tatsächlich gefahrenen Züge jedes betroffenen EVU auf der baubetroffenen Strecke zugrunde gelegt, die im Zeitraum der vorhergehenden Netzfahrplanperiode verkehrten. Weiterhin berücksichtigt die DB Netz die bereits gefahrenen Verkehre der laufenden Netzfahrplanperiode. Die Anzahl der tatsächlich gefahrenen Züge eines EVU wird in Relation zu den insgesamt tatsächlich gefahrenen Zügen dieser Verkehrsart gesetzt. Der sich daraus ergebende Anteil an den Verkehren der jeweiligen Verkehrsart wird anschließend in Relation zu der verfügbaren Kapazität durch die Baustelle gesetzt. Hieraus ergibt sich der Anteil der für das betroffene EVU von der DB Netz AG bereitgestellten Kapazität im Bauabschnitt. Eine Änderung des Verkehrsvolumens eines EVU durch Neuverkehre und/oder Verkehre, die durch einen Mengentausch zwischen den EVU bzw. ZB erfolgen, werden bei Anzeige durch das EVU bzw. den ZB berücksichtigt. Die DB Netz AG übersendet in dem ZvF-Entwurf jedem betroffenen EVU eine Auflistung seiner angemeldeten Züge (welche von der Baumaßnahme betroffen sind) sowie die Anzahl der ihm maximal bereitgestellten Kapazität für Fahrten durch die Baumaßnahme bis 24 Wochen vor Baubeginn. Die EVU markieren unter Berücksichtigung der ihnen maximal zur Verfügung stehenden Kapazität in dem ZvF-Entwurf die Züge, welche aus ihrer Sicht durch die Baumaßnahme verkehren sollen. Die EVU übersenden den ZvF-Entwurf inkl. der darin markierten Züge an die DB Netz AG bis 21 Wochen vor Baubeginn. Die an die DB Netz AG übersandte Auflistung ist anschließend Basis für die Erarbeitung des ZvF-Endstücks.“

■ Richtlinie 402.0305 Abschnitt 11 Absatz 4 Spiegelstrich 5

Die Bundesnetzagentur hat mit Bescheid vom 12.11.2019 – BK10-19-0212_Z - die beabsichtigte Neufassung der SNB in der Richtlinie 402.0305 Abschnitt 11 Absatz 4 Spiegelstrich 5 abgelehnt.

Sollte die Ablehnung durch ein Gerichtsverfahren als rechtswidrig eingestuft werden, lautet die Richtlinie 402.0305 Abschnitt 11 Absatz 4 Spiegelstrich 5 wie folgt:

„Die DB Netz AG ist berechtigt bei Nichtnutzung der zugewiesenen Trassen, diese dem Zugangsberechtigten für den restlichen Zeitraum der Bauarbeiten zu entziehen, wenn die Nichtnutzung einen Zeitraum von zwei Verkehrstagen ab Beginn der Baumaßnahme betrifft und ein Verschulden eines Anderen nicht nachgewiesen werden kann.“

Inhaltsverzeichnis

Versionskontrolle	2
Hinweise	5
Verzeichnis der Anlagen	27
1 ALLGEMEINE INFORMATIONEN	29
1.0 Abkürzungsverzeichnis	29
1.1 Einleitung	29
1.2 Zweck der Nutzungsbedingungen	29
1.3 Rechtliche Aspekte	29
1.3.1 Rechtsrahmen	29
1.3.2 Rechtsgrundlagen und Haftung	30
1.3.2.1 Geltungsbereich	30
1.3.2.2 Geltung von AGB der ZB	31
1.3.2.3 Formerfordernisse	31
1.3.2.4 Haftung	31
1.3.3 Beschwerdemöglichkeiten und -verfahren	31
1.4 Aufbau der NBN	31
1.5 Geltungsdauer, Änderung und Veröffentlichung	31
1.5.1 Geltungsdauer	31
1.5.2 Änderungen	31
1.5.3 Veröffentlichung	32
1.6 Ansprechpartner	32
1.6.1 Ansprechpartner der DB Netz AG	32
1.6.2 Ansprechpartner internationale EIU	32
1.6.3 Weitere Ansprechpartner	33
1.7 Europäische Zusammenarbeit der DB Netz AG mit anderen Eisenbahninfrastrukturbetreibern und Zuweisungsstellen	33
1.7.1 Schienengüterverkehrskorridore	33
1.7.1.1 Corridor One Stop Shop	34
1.7.1.2 Corridor OSS für SGV-Korridore	35
1.7.1.3 Informationen zu den Nutzungsbedingungen der SGV-Korridore	36
1.7.2 RailNetEurope und andere internationale Kooperationen	36
1.7.2.1 One Stop Shop	36
1.7.2.2 Andere RNE-Leistungen	37
2 INFRASTRUKTUR DES SCHIENENNETZES	39
2.1 Einleitung	39
2.2 Umfang des Schienennetzes	39
2.2.1 Grenzen	39
2.2.2 Angeschlossene Schienennetze	39
2.3 Netzbeschreibung	39
2.3.1 Gleisanzahl	40

2.3.2 Spurweite	40
2.3.3 Betriebsstellen	40
2.3.4 Lichtraum- und Ladungsprofile	40
2.3.5 Streckenklasse	40
2.3.6 Streckenneigungen	40
2.3.7 Geschwindigkeiten	40
2.3.8 Längere Güterzüge	40
2.3.9 Energieversorgung	40
2.3.10 Signalgebung	41
2.3.11 Betriebsverfahren	41
2.3.12 Kommunikationssystem	41
2.3.13 Zugsteuerung und Zugsicherung	41
2.3.14 Tunnel, Brücken und Bahnübergänge	41
2.3.15 Notbremsüberbrückung (NBÜ)	41
2.3.16 Verkehrsart	42
2.3.17 Neigetechnik	42
2.3.18 Wirbelstrombremse	42
2.3.19 Baustellen	42
2.3.20 Streckenöffnungszeiten	42
2.3.21 Kapazitätsbindung durch Rahmenverträge	42
2.3.22 Beschreibung der Personenbahnsteige von RNI	42
2.3.22.1	42
2.3.22.2	42
2.3.22.3	42
2.4 Verkehrliche Einschränkungen	42
2.4.1 Besondere Schienenwege	43
2.4.2 Umweltrestriktionen	44
2.4.3 Gefahrgut	45
2.4.4 Tunnelrestriktionen	45
2.4.5 Brückenrestriktionen	45
2.4.6 Dampflokomotiven	45
2.5 Verfügbarkeit der Infrastruktur	46
2.5.1 Einleitung	46
2.5.2 Erforderliche Maßnahmen zur Sicherung, Instandhaltung und Erweiterung der Infrastruktur	46
2.5.2.1 Durchführung von Baumaßnahmen während der Laufzeit des ENV	46
2.5.2.2 Ausstattungs- und Leistungswünsche des ZB	46
2.5.3 Regelmäßige Instandhaltung der Infrastruktur, Durchführung von Baumaßnahmen	46
2.5.3.1 Baubedingte Einschränkungen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung	46
2.5.3.2 Kommunikation und Abstimmung von Baumaßnahmen	46
2.5.3.3 Schienenersatzverkehre	47
2.5.3.4 Informationen über Baumaßnahmen im Schienennetz	47
2.5.4 Minderungsrechte auf Grund von Baumaßnahmen	47
2.5.5 Streckenöffnungszeiten	47
2.5.6 Schienenersatz- und Busnotverkehr	48
2.5.6.1 Schienenersatzverkehr	48

2.5.6.2 Busnotverkehr	48
2.5.7 Instandhaltung der Personenbahnsteige und Personenbahnhöfe (Stationen) der RNI	48
2.5.7.1	48
2.5.7.2	48
2.5.7.3	48
2.5.7.4	48
2.6 Infrastrukturentwicklung, Netzsegmentierung	49
2.6.1 Netzsegmentierung	49
2.6.1.1 Einleitung	49
2.6.1.2	49
2.6.1.3	49
2.6.1.4	49
2.6.1.5 Energiekorridor - Netz (EnKo-Netz)	49
2.6.2 Inbetriebnahmen zum bzw. im Netzfahrplan 2024	50
2.6.3 Wechsel von Betriebsverfahren	50
2.6.4 Abgabe von Schienenwegen	50
3 ZUGANGSBEDINGUNGEN	51
3.1 Einleitung	51
3.2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen	51
3.2.1 Bedingungen zur Anmeldung von Kapazität	51
3.2.1.1 Pflichten, die bis zum Abschluss eines ENV oder ENV-SE zu beachten sind	51
3.2.1.2 Regelwerke	52
3.2.2 Bedingungen für den Zugang zu den Schienenwegen	53
3.2.3 Genehmigungen	53
3.2.4 Sicherheitsbescheinigung	54
3.2.5 Haftpflichtversicherung	54
3.3 Vertragliche Bestimmungen	54
3.3.1 Rahmenverträge	54
3.3.2 Verträge mit EVU	54
3.3.2.1 Grundsatz Infrastrukturnutzungsvertrag	54
3.3.2.2 Einzelinfrastrukturnutzungsverträge mit EVU	55
3.3.3 Verträge mit anderen Zugangsberechtigten	55
3.3.4 Allgemeine Geschäftsbedingungen	55
3.3.4.1 Weitere Rechte und Pflichten der DB Netz AG	55
3.3.4.2 Rechte und Pflichten des ZB oder des einbezogenen EVU	55
3.3.4.3 Übertragung vertraglicher Rechte und Pflichten	56
3.3.4.4 Kündigung	56
3.3.4.5 Arbeitsschutz	57
3.3.4.6 Datenspeicherung/Datenverarbeitung	57
3.3.4.7 Haftung	58
3.3.4.8 Verantwortung und Haftung für Umweltschäden	58
3.3.5 Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Nutzung von Personenbahnsteigen der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH	60
3.3.5.1 Informationen des ZB an die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (RNI)	60
3.3.5.2 Informationspflichten des ZB bei Betriebsstörungen	60

3.3.5.3 Abweichungen der vereinbarten Halte	60
3.3.5.4 Reisendeninformation	61
3.4 Besondere Zugangsbedingungen	61
3.4.1 Anforderungen an Fahrzeuge	61
3.4.1.1 Zulassung	61
3.4.1.2 Nichterfüllung von Fahrzeuganforderungen	61
3.4.2 Anforderungen an das Personal	62
3.4.3 Außergewöhnliche Transporte	62
3.4.3.1 Machbarkeitsstudie aT	62
3.4.3.2 Befahrbarkeitsprüfung	63
3.4.4 Gefahrguttransporte	63
3.4.5 Probefahrten und andere Sonderfälle	63
3.4.5.1 Überführung	63
3.4.5.2 Erprobung	63
3.4.5.3 Kompatibilitätsnachweis Brücke	63
3.4.6 Grenzlasten für Züge	63
3.4.6.1 Rückfallebenen bei Ausfall von GretA	64
3.4.7 Umsetzung des Schienenlärmschutzgesetzes	64
3.4.7.1 Erklärung zur Einführung von geeigneten Prozessen im Vorfeld der Trassenanmeldungen für den Einsatz von Güterwagen	65
3.4.7.2 Trassenanmeldungen	65
3.4.7.3 Trassenkonstruktion bei der Zuweisung von Zügen mit lauten Güterwagen	65
3.4.7.4 Überprüfung der Wagenlisten im Anschluss an die Zugfahrt	66
3.4.7.5 Zusätzliche Überwachung durch das Eisenbahn-Bundesamt	67
4 ZUWEISUNG VON FAHRWEGKAPAZITÄT	68
4.1 Einleitung	68
4.2 Trassenanmeldungen	68
4.2.1 Netzfahrplan	69
4.2.1.1 Fehlende oder nicht plausible Angaben	69
4.2.1.2 Änderung von Anmeldungen	69
4.2.1.3 Fristen für die Netzfahrplanerstellung	70
4.2.1.4 Nicht fristgerechte Anmeldungen	70
4.2.1.5 Trassenkonstruktion (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)	70
4.2.1.6 Konstruktionsspielräume (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)	70
4.2.1.7 Koordinierung (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)	71
4.2.1.8 Streitbeilegungsverfahren (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)	71
4.2.1.9 Vorrangregeln (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)	72
4.2.1.10 Regelentgeltverfahren (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)	74
4.2.1.11 Höchstpreisverfahren (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)	75
4.2.1.12 Vorläufiger Netzfahrplanentwurf (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)	75
4.2.1.13 Endgültiger Netzfahrplanentwurf	76
4.2.1.14 Angebotsannahme	76
4.2.1.15 Trassenablehnungen	76
4.2.1.16 Besonderes Zuweisungsverfahren bei baubedingt eingeschränkter Schienenwegkapazität im Netzfahrplan	76
4.2.1.17 Spätere Netzfahrplananmeldung (Zweite Netzfahrplanbearbeitungsphase)	76

4.2.1.18 Prüfung der Vorhaltung von Restkapazitäten nach § 56 Abs. 3 ERegG	78
4.2.2 Gelegenheitsverkehr	81
4.2.2.1 Allgemeines	81
4.2.2.2 Fehlende oder nicht plausible Angaben	81
4.2.2.3 Änderungen von Anmeldungen	81
4.2.2.4 Fristen für die Bearbeitung von Trassenanmeldungen	82
4.2.2.5 Nicht fristgerechte Anmeldungen	83
4.2.2.6 Trassenkonstruktion	83
4.2.2.7 Trassenangebot durch die DB Netz AG	85
4.2.2.8 Angebotsabgabe vor Inkrafttreten eines Netzfahrplans	85
4.2.2.9 Zustandekommen des ENV	86
4.2.2.10 Trassenablehnungen	86
4.2.3 Zusammenarbeit der DB Netz AG bei der Bereitstellung von Schienenwegkapazität und der Zuweisung von netzübergreifenden Zugtrassen mit anderen Betreibern der Schienenwege (BdS)	86
4.2.3.1 Zusammenarbeit der DB Netz AG mit inländischen BdS	86
4.2.3.2 Zusammenarbeit der DB Netz AG mit ausländischen BdS	86
4.2.4 Grenzüberschreitende Trassenanmeldungen	86
4.2.4.1 Trassenkonstruktion auf den Grenzstrecken	87
4.2.5 Katalogtrassen auf Güterverkehrskorridoren	88
4.2.5.1 Trassenanmeldungen für PaPs	88
4.2.5.2 Trassenzuweisung von PaPs	89
4.2.5.3 Trassenanmeldungen und -zuweisung für Kapazitätsreserven (Reserve Capacity)	90
4.3 Kapazitätsbedarf für Instandhaltung und Erweiterung/Erneuerung der Infrastruktur	90
4.4 Rahmenverträge	90
4.4.1 Allgemeines	90
4.4.2 Anmeldung eines Rahmenvertrags	92
4.4.3 Bearbeitung der Anmeldung von Rahmenverträgen	93
4.4.4 Genehmigung von Rahmenverträgen	95
4.4.5 Angebot zum Abschluss eines Rahmenvertrags	96
4.4.6 Anwendung der Rahmenverträge in der Netzfahrplanerstellung und -periode	96
4.4.7 Änderung von Rahmenverträgen	96
4.4.8 Kündigung von Rahmenverträgen	97
4.4.9 Vertragsstrafe	97
4.5 Trassenzuweisung	97
4.5.1 Anmeldungen im Netzfahrplan	97
4.5.2 Spätere Netzfahrplananmeldungen	98
4.5.3 Anmeldungen im Gelegenheitsverkehr	98
4.5.4 Koordinierungsprozess	98
4.5.5 Streitbeilegungsverfahren	98
4.6 Überlastete Schienenwege	98
4.6.1 Vorgehensweise	98
4.6.2 Überlastungserklärungen und Nutzungsvorgaben	98
4.6.3 Detektion weiterer überlasteter Schienenwege	98
4.6.4 Nutzungsvorgaben und Rahmenverträge	99
4.6.5 Fahrlagenberatung	99

4.7 Außergewöhnliche Transporte, Gefahrguttransporte und Trassenanmeldungen mit Einzelgrenzlastberechnung	99
4.7.1 Trassenanmeldungen für außergewöhnliche Transporte	99
4.7.2 Trassenanmeldungen für Gefahrguttransporte	100
4.7.3 Trassenanmeldungen mit Einzelgrenzlastberechnung	100
4.7.3.1 Gesicherte Durchfahrten	100
4.8 Anzuwendende Regeln nach der Trassenzuweisung	100
4.8.1 Regeln für die Trassenänderung durch den Zugangsberechtigten	100
4.8.2 Regeln für Trassenänderung durch das EIU	100
4.8.3 Regeln für Nichtnutzung durch den Zugangsberechtigten	100
4.8.4 Regeln für Stornierung durch den Zugangsberechtigten	101
4.9 TTR (Redesign of the International Time Tabling Process) und TTR-Pilotprojekte	101
4.9.1 Ziele von TTR	101
4.10 Grundsätze der Kapazitätszuweisung für Güterverkehrskorridore	101
5 LEISTUNGEN UND ENTGELTE	102
5.1 Einleitung	102
5.2 Entgeltgrundsätze für Mindestzugangspaket	103
5.2.1 Grundsätze der Marktsegmentierung	104
5.2.2 Abgrenzung Verkehrsdienste	104
5.2.2.1 Schienengüterverkehrsdienst	104
5.2.2.2 Schienenpersonenverkehrsdienste	104
5.2.2.3 Zuordnung	105
5.2.3 Segmentierungskriterien	105
5.2.4 Grundsätze der Ermittlung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen	106
5.2.5 Grundsätze für den Vollkostenaufschlag nach Maßgabe der relativen Tragfähigkeit des betreffenden Marktsegmentes	106
5.2.6 Grundsätze der weiteren Entgeltkomponenten	106
5.2.6.1 Neuverkehrsnachlass	106
5.2.6.2 Nachlass zur Weiterentwicklung von Punkt-zu-Punkt-Verkehren	107
5.2.6.3 Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten	108
5.3 Mindestzugangspaket und Entgelte	108
5.3.1 Marktsegmente	111
5.3.2 Marktsegmente im Schienenpersonenfernverkehr	111
5.3.2.1 Metro Tag	111
5.3.2.2 Metro Tag Express	113
5.3.2.3 Basic	113
5.3.2.4 Basic Express	115
5.3.2.5 Nacht	115
5.3.2.6 Nacht Express	116
5.3.2.7 Charter/ Nostalgie	116
5.3.2.8 Punkt-zu-Punkt	117
5.3.2.9 Lok-/Leerfahrt	119
5.3.2.10 Lok-/Leerfahrt Express	119
5.3.2.11 Marktsegmente mit dem Zusatz „Express“	119
5.3.3 Marktsegmente im Schienenpersonennahverkehr	119

5.3.3.1 Schienenpersonennahverkehr Lastfahrt	119
5.3.3.2 Lok-/Leerfahrt	120
5.3.4 Marktsegmente im Schienengüterverkehr	120
5.3.4.1 Sehr schwer	120
5.3.4.2 Güternahverkehr	121
5.3.4.3 Gefahrgutganzzug	122
5.3.4.4 Lokfahrt	122
5.3.4.5 Standard	123
5.3.4.6 Marktsegmente mit dem Zusatz „Express“	123
5.3.4.7 Marktsegmente mit dem Zusatz „Schnell“	123
5.3.4.8 Marktsegmente mit dem Zusatz „Z-Flex“	124
5.3.4.9 Marktsegmente mit dem Zusatz „R-Flex“	124
5.3.5 Zuordnung widersprüchlicher Anmeldungen zu Verkehrsarten und Marktsegmenten	125
5.3.6 Unmittelbare Kosten des Zugbetriebs	125
5.3.7 Vollkostenaufschlag gemäß der relativen Tragfähigkeit des betreffenden Marktsegments	125
5.4 Zusatzleistungen und Entgelte	125
5.4.1 Abstellen auf Schienenwegen außerhalb zugewiesener Trassen (Abgrenzung mit ENV)	125
5.4.2 Machbarkeitsstudie aT	125
5.4.3 Befahrbarkeitsprüfung übergroßer Fahrzeuge	126
5.4.4 Kompatibilitätsnachweis Brücke	126
5.4.5 Zusatzausstattung an Schienenwegen	127
5.4.6 Fahrstromversorgung	129
5.4.7 Entgelt für die Erstellung von Rahmenverträgen	129
5.4.8 Betrieblicher Begleiter aT	129
5.4.9 Betriebsprogrammstudie für aT und Versuchsfahrten	129
5.4.9.1 Zweck	129
5.4.9.2 Leistungsumfang	129
5.4.9.3 Umfang	130
5.4.9.4 Beauftragung	130
5.4.9.5 Fristen	130
5.4.9.6 Inhalte der Beauftragung	131
5.4.9.7 Änderung der Beauftragung	132
5.4.9.8 Inhalt und Übergabe der Studienergebnisse	132
5.4.9.9 Bepreisung	132
5.5 Nebenleistungen und Entgelte	132
5.5.1 Anbindung EVU-Leitstellen (GSM-R)	132
5.5.2 Betriebsprogrammstudie	133
5.5.3 Dispositionsarbeitsplätze in Betriebszentralen	133
5.5.4 Fahrplanstudie	134
5.5.5 Fahrzeitberechnung	135
5.5.6 Gedruckte Buchfahrpläne	135
5.5.7 Grüne Funktion der Zuglaufregelung	135
5.5.8 Key Management Center (KMC)	136
5.5.9 Leitsystem zur Netzdisposition Kunde	136

5.5.10 Live Maps	137
5.5.11 Lizenz zur Datenabnahme	137
5.5.12 Statistiken	138
5.5.13 Trassengrafik	138
5.5.14 Kamera-Brücken zur Erzeugung von Bildmaterial und weiteren Daten	138
5.5.15 Angebotsberatung	140
5.6 Maluszahlungen und Anreize	140
5.6.1 Maluszahlungen für Trassenänderung (durch den Zugangsberechtigten)	140
5.6.2 Maluszahlungen für Trassenänderungen (durch das EIU)	141
5.6.2.1 Kompensation von Trassenmehrkosten wegen baubedingter Umleitung im SGV im Netzfahrplan	141
5.6.2.2 Entgeltregelung bei Umleitung aufgrund von Baumaßnahmen nach Zustandekommen des ENV	142
5.6.3 Maluszahlungen für Nichtnutzung	142
5.6.3.1 Entgelt für Angebotserstellung	142
5.6.3.2 20-Stunden Regelung	142
5.6.3.3 Entgelt für Nichtstornierung	143
5.6.4 Maluszahlungen für Stornierung	143
5.6.4.1 Regelstornierungsentgelt	143
5.6.4.2 Mindeststornierungsentgelt	144
5.6.5 Anreize und Ermäßigungen	145
5.6.5.1 Entgeltminderung bei nicht vertragsgemäßigem Zustand	145
5.6.6 Entgeltregelungen bei Schienenersatzverkehr	148
5.6.7 Entgeltregelungen bei Busnotverkehr im Personenverkehr	148
5.7 Anreizsystem	148
5.7.1 Grundlagen und Ziele für die Trassennutzung (ohne Personenbahnsteige)	148
5.7.2 Pünktlichkeitserfassung für die Trassennutzung (ohne Personenbahnsteige)	148
5.7.2.1 Datenerhebung	148
5.7.2.2 Berücksichtigte Daten	148
5.7.3 Entgeltmodell für die Trassennutzung (ohne Personenbahnsteige)	150
5.7.4 Administration und Korrekturverfahren für die Trassennutzung (ohne Personenbahnsteige)	153
5.7.4.1 Korrekturverfahren	153
5.7.4.2 Abrechnung	154
5.7.4.3 Revision Anreizsystem	154
5.7.5 Anreizsystem für die Nutzung der Personenbahnsteige der RNI	154
5.8 Entgeltänderung	155
5.8.1 Zuschlag für überlastete Schienenwege	155
5.8.2 Entwicklung Abschlagszahlung	155
5.8.3 Aktualisierung der Liste der Metropolbahnhöfe	155
5.8.4 Entwicklung der Entgelte	155
5.9 Zahlungsbedingungen	156
5.9.1 Zahlung der Infrastrukturnutzungsentgelte	156
5.9.2 Sicherheitsleistung	156
5.9.3 Verzugszinsen und Mahnpauschale	157
5.9.4 Abschlagszahlungen	157
5.9.5 Aufrechnung, Zurückbehaltungsrechte	158

5.10 Förderung des Bundes für die SGV-Trassennutzung	158
5.10.1 Antragstellung und Zustimmung zum Verfahren	158
5.10.2 Auftrag zur Verrechnung mit den Trassenentgelten	159
5.10.3 Hauptpflichten des Letztempfängers	159
5.10.4 Informations- und Hinweispflichten	159
5.10.5 Mitwirkungs- und Aufbewahrungspflichten	161
5.10.6 Rückforderung	162
5.10.7 Haftung	162
5.10.8 Zeitraum	162
6 BETRIEBLICHE DURCHFÜHRUNG	167
6.1 Einleitung	167
6.2 Gesetzliche Regelungen zur Betriebsdurchführung	167
6.3 Betriebliche Maßnahmen	167
6.3.1 Grundsätze	167
6.3.2 Betriebliche Regelungen	167
6.3.2.1 Betriebliche Ansprechpartner	167
6.3.2.2 Informationen der DB Netz AG an den ZB oder das einbezogene EVU	167
6.3.2.3 Informationen des ZB oder des einbezogenen EVU an die DB Netz AG	167
6.3.2.4 Weitere Rechte und Pflichten	168
6.3.3 Störungen in der Betriebsabwicklung	168
6.3.3.1 Maßnahmen bei Störungen in der Betriebsabwicklung	169
6.3.3.2 Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen	170
6.3.3.3 Räumung benutzter Schienenwege oder Serviceeinrichtungen	171
6.3.3.4 Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan	172
6.3.4 Betrieblicher Vorrang von EnKo-Trassen	173
6.4 Betriebliche Informations- und -überwachungssysteme	173
6.4.1 Informationssysteme für Trassen	173
6.4.2 Informations- und Kommunikationssystem für Anlagenstörungen (IKAs) in Serviceeinrichtungen	173
7 SERVICEEINRICHTUNGEN	175
7.1 Einleitung	175
7.2 Überblick über die Serviceeinrichtungen	175
7.3 Serviceeinrichtungen der DB Netz AG	175
7.3.1 Gemeinsame Bestimmungen	175
7.3.1.1 Allgemeine Informationen	175
7.3.1.2 Leistungen	176
7.3.1.3 Beschreibung der Serviceeinrichtung	185
7.3.1.4 Entgelte	186
7.3.1.5 Zugangsbedingungen	193
7.3.1.6 Kapazitätszuweisung	196
7.3.2 Personenbahnhöfe	205
7.3.2.1 Allgemeine Informationen	205
7.3.3 Terminals und Laderampen für den Güterverkehr	207
7.3.4 Rangierbahnhöfe und Zugbildungseinrichtungen einschließlich Rangiereinrichtungen	207

7.3.5 Abstellgleise	207
7.3.6 Wartungseinrichtungen	207
7.3.7 Andere technische Einrichtungen	207
7.3.8 See- und Binnenhäfen	207
7.3.9 Hilfseinrichtungen	207
7.3.10 Tankanlagen	207

Verzeichnis der Anlagen

Anlage 1.0	Abkürzungsverzeichnis
Anlage 2.3.12	AGB-GSM-R-DL
Anlage 2.3.13	Nutzungsbedingungen ETCS
Anlage 3.2.1.1	Muster Grundsatz-INV für die Netzfahrplanperiode 2024
Anlage 3.2.1.2.2	Netzzugangsrelevantes Regelwerk – Zusammenstellung
Anlage 3.2.1.2.3	Betrieblich-technisches Regelwerk – Zusammenstellung
Anlage 3.2.3	Vorgehen beim beabsichtigten Eintritt eines EVU als Drittunternehmen nach § 22 ERegG
Anlage 3.4.3.1	Nutzungsbedingungen NeCo
Anlage 4.2.1	Nutzungsbedingungen TPN
Anlage 4.2.2	Nutzungsbedingungen Click&Ride
Anlage 4.2.2.4	Bearbeitungsfristen für Trassenanmeldungen im Gelegenheitsverkehr bei Grenzüberschreitende Fahrten
Anlage 4.2.2.6.3	Formular Erklärung gem. § 1 Abs. 3 Nr. 2 EnSiTrV
Anlage 4.2.3.1	Zusammenarbeit der DB Netz AG mit inländischen BdS
Anlage 4.4	Muster Rahmenvertrag (inklusive Anhang A sowie Anlage 1 und 2)
Anlage 4.4.1a	Berechnung der Höchstkapazität bei Zuweisung von Rahmenverträgen
Anlage 4.4.1b	Liste der Strecken mit 90% RV Obergrenze
Anlage 4.4.2	Fristen für die Anmeldung von Rahmenverträgen
Anlage 4.6.2	Übersicht der überlasteten Schienenwege und dafür geltenden Nutzungsbedingungen
Anlage 4.10	Übersetzung der im Rahmen von RNE (RailNetEurope) harmonisierten Regelungen der Corridor Information Documents (CIDs) für die Kapazitätszuweisung von Schienengüterverkehrskorridoren
Anlage 5.1a	Liste der aufkommensstarken Grenzstellen
Anlage 5.1b	Liste der Metropolbahnhöfe und deren Betriebsstellen
Anlage 5.2	Übersicht der wesentlichen Elemente des Trassenpreissystems
Anlage 5.3	Liste der Entgelte der DB Netz AG und der DB Regio Infrastruktur GmbH
Anlage 5.4.2	Umrisslinien zur Preisbildung Machbarkeitsstudie aT
Anlage 5.7.2.1	Richtlinie 420.9001 „Kodierung der Zusatzverspätungen“
Anlage 5.7.2.2	Richtlinie 048.2002 „Richtlinie zur Sicherstellung der Weisungsfreiheit im Umkodierungsprozess des Anreizsystems gem. § 39 Abs. 2 ERegG“
Anlage 5.10	Richtlinie zur Förderung des Schienengüterverkehrs über eine anteilige Finanzierung der genehmigten Trassenentgelte (af-TP)
Anlage 5.10.1	Beauftragung

Anlage 5.11	Förderrichtlinie SPFV
Anlage 7.3.1.6.1a	Muster Einzelanmeldung
Anlage 7.3.1.6.1b	Muster Sammelanmeldung
Anlage 7.3.1.6.1c	Anlagenportal Netz (APN)
Anlage 7.3.1.6.1.5	Liste SE, Angebot NV nur für eine Netzfahrplanperiode

1 ALLGEMEINE INFORMATIONEN

1.0 Abkürzungsverzeichnis

Ein Verzeichnis der Abkürzungen, die in diesen NBN verwendet werden, ergibt sich aus dem Abkürzungsverzeichnis, Anlage 1.0.

1.1 Einleitung

Die DB Netz AG ist als EIU für die Vorhaltung, Weiterentwicklung und den Betrieb des Großteils des deutschen Schienennetzes verantwortlich. Als eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG ist es zentrale Aufgabe der DB Netz AG, mit einem substanziell hochwertigen, auf die Bedürfnisse der EVU zugeschnittenen Streckennetz die Grundlage für einen sicheren, zuverlässigen Bahnbetrieb zu schaffen. Sie erstellt in dieser Eigenschaft (als BdS i. S. d. § 2 Abs. 7 AEG) insbesondere auch Fahrpläne und vermarktet Zugtrassen i. S. d. § 1 Abs. 20 ERegG und damit verbundene Leistungen, betreibt und erbringt Leistungen in Serviceeinrichtungen als BdSE i. S. d. § 2 Abs. 11 AEG an Kunden aus dem In- und Ausland.

1.2 Zweck der Nutzungsbedingungen

Die NBN enthalten Regeln, Fristen, Verfahren, Entgeltgrundsätze und Allgemeine Geschäftsbedingungen für Zugang und Nutzung des Schienennetzes und der Serviceeinrichtungen der DB Netz AG.

Die NBN sind

- a) Schienennetz-Nutzungsbedingungen gemäß §§ 1 Abs. 18, 19 Abs. 1 bis 3 i. V. m. Anlage 3 ERegG bzw.
- b) Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen gemäß §§ 1 Abs. 19, 19 Abs. 4 i. V. m. Anlage 3 ERegG und enthalten die gem. Art. 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen v. 22.11.2017 geforderten Informationen.

Soweit sich aus den Regelungen der NBN nicht konkret ergibt, dass ihre Geltung auf die Schienenwegebenutzung oder die Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen beschränkt ist, gelten die Regelungen für beide Bereiche.

Auf dieser Grundlage werden für die Schienenwegebenutzung ENV und für die Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen ENV-SE geschlossen.

1.3 Rechtliche Aspekte

1.3.1 Rechtsrahmen

Den NBN liegen insbesondere folgende Gesetze und Verordnungen zugrunde:

- Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG),
- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG),
- Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz, SchlärmschG),
- Verordnung (EU) 913/2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr,
- Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen,
- Durchführungsverordnung (EU) 2015/429 zur Festlegung der Modalitäten für die Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen,
- Durchführungsverordnung (EU) 2015/10 über Kriterien für Antragsteller hinsichtlich der Zuweisung von Eisenbahn-Fahrwegkapazität,

- Delegierter Beschluss (EU) 2017/2075 der Kommission zur Ersetzung des Anhangs VII der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums,
- Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177/ über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen,
- Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO),
- Eisenbahnsignalordnung (ESO),
- Eisenbahnsicherheitsverordnung (ESiV),
- Verordnung über die Erteilung von Inbetriebnahmegenehmigungen für das Eisenbahnsystem (EiGV),
- Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (TEIV),
- Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) und
- Bundespolizeigesetz (BPolG).

Weitere Informationen werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.gesetze-im-internet.de

1.3.2 Rechtsgrundlagen und Haftung

1.3.2.1 Geltungsbereich

Die NBN regeln Rechte und Pflichten im Verhältnis zwischen

- den ZB i. S. d. § 1 Abs. 12 ERegG, den Haltern von Eisenbahnfahrzeugen i. S. d. § 31 AEG einschließlich etwaiger nach § 51 Abs. 1 Satz 3 ERegG einbezogener EVU
- und der DB Netz AG

hinsichtlich des Zugangs zu den von der DB Netz AG im Geltungsbereich des ERegG betriebenen Schienenwegen sowie zu den Serviceeinrichtungen und deren Benutzung einschließlich der hierfür geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. Als Schienenwege im Sinne von Satz 1 gelten auch die SGV-Korridore im Geltungsbereich des ERegG (vgl. Ziffer 1.7.1). Die Bestimmungen dieser NBN in Bezug auf den ZB gelten sinngemäß für Drittunternehmen, die gem. § 22 ERegG in die Rechte und Pflichten aus dem ENV bzw. dem ENV-SE eintreten.

1.3.2.1.1. DB RegioNetz Infrastruktur

Die NBN gelten auch für die von RNI als Tochtergesellschaft der DB Netz AG betriebenen Schienenwege und Serviceeinrichtungen sowie für die von RNI betriebenen Personenbahnsteige und Personenbahnhöfe. Soweit nicht im Folgenden aufgeführt, werden Einzelheiten zur Infrastruktur und Ansprechpartner im Bereich der RNI im Internet zur Verfügung gestellt:

www.suedostbayernbahn.de

www.erzgebirgsbahn.de

www.oberweissbacher-bergbahn.com

www.kurhessenbahn.de

www.westfrankenbahn.de

1.3.2.1.2. Deutsche Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet

Die DB Netz AG betreibt auf Grundlage der Staatsverträge zwischen dem Großherzogtum Baden und der Schweizerischen Eidgenossenschaft von 1852 ff. Schienenwege und Serviceeinrichtungen auf Schweizer Gebiet unter Wahrung der Schweizer Hoheitsrechte. Die NBN gelten insoweit nicht für die deutschen Schienenwege und Serviceeinrichtungen auf Schweizer Gebiet. Die räumliche Lage dieser Strecken sowie Serviceeinrichtungen und die für den Zugang bzw. Nutzung maßgeblichen Rechtsgrundlagen werden im Internet zur Verfügung gestellt:

1.3.2.2 Geltung von AGB der ZB

Allgemeine Geschäftsbedingungen des ZB oder des einbezogenen EVU gelten nicht, es sei denn, die DB Netz AG hat in deren Geltung ausdrücklich schriftlich eingewilligt.

1.3.2.3 Formerfordernisse

Wenn und soweit nach dem Gesetz, dem ENV, dem ENV-SE oder den NBN die Schriftform gefordert ist, reicht die elektronische Form nicht zur Wahrung des Schriftformerfordernisses aus, es sei denn, dies ist nach den NBN ausdrücklich vorgesehen.

1.3.2.4 Haftung

Trotz größter Sorgfalt sind aufgrund der gesetzlich vorgegebenen Veröffentlichungsfristen und der Vielzahl laufender Veränderungen, insbesondere im Bereich von Informationen und Angaben zu Infrastrukturdaten, Abweichungen zwischen den Inhalten der NBN zum Veröffentlichungszeitpunkt und dem jeweiligen tatsächlichen Zustand nicht auszuschließen. Die DB Netz AG ist daher für alle Hinweise auf fehlerhafte oder abweichende Angaben dankbar.

Die NBN enthalten Links zu externen Webseiten Dritter, auf deren Inhalte die DB Netz AG keinen Einfluss hat. Für die Inhalte auf diesen Seiten kann die DB Netz AG keine Gewähr übernehmen. Die Anbieter oder Betreiber der verlinkten Seiten sind für den Inhalt verantwortlich. Die verlinkten Seiten wurden zum Zeitpunkt der Veröffentlichung auf mögliche Rechtsverstöße überprüft. Rechtswidrige Inhalte waren zum Zeitpunkt der Veröffentlichung nicht ersichtlich. Eine dauerhafte inhaltliche Kontrolle der verlinkten Seiten ist ohne konkrete Anhaltspunkte einer Rechtsverletzung nicht zumutbar. Sollte die DB Netz AG von Rechtsverstößen Kenntnis erhalten, wird sie die entsprechenden Links löschen.

1.3.3 Beschwerdemöglichkeiten und -verfahren

Für Beschwerden im Zusammenhang mit den NBN sind die in Ziffer 1.6.1 genannten Ansprechpartner des Vertriebs zuständig. Daneben besteht die Möglichkeit zur Stellung eines Antrags auf Durchführung eines Verfahrens nach § 66 ERegG bei der BNetzA.

1.4 Aufbau der NBN

Der Aufbau dieser NBN entspricht grundsätzlich neben den gesetzlichen Vorgaben dem von RNE (vgl. Ziffer 1.7.2) empfohlenen Musteraufbau. Der Musteraufbau und Änderungen hierzu werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.rne.eu/network-statement

Die jeweiligen Themen befinden sich damit grundsätzlich an gleicher Stelle in den NBN der europäischen Nachbar-EIU der DB Netz AG.

1.5 Geltungsdauer, Änderung und Veröffentlichung

1.5.1 Geltungsdauer

Diese NBN dienen als Grundlage für das Zuweisungsverfahren, den Vertragsschluss und Änderungen für die Trassen und Kapazitäten in Serviceeinrichtungen der Netzfahrplanperiode 2023/2024 (10.12.2023 - 14.12.2024). Für die Trassenkonstruktion für Trassen und Zuweisung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen der Netzfahrplanperiode 2023/2024 sind ausschließlich diese NBN anzuwenden. Sie treten am 10.12.2023 in Kraft und sind unbefristet gültig. Die NBN 2023 treten zum selben Zeitpunkt außer Kraft, soweit sie durch die vorliegende Fassung der NBN geändert wurden.

1.5.2 Änderungen

Beabsichtigte Neufassungen oder Änderungen der NBN richten sich entsprechend ihrem jeweiligen Inhalt nach den Regelungen des § 19 ERegG.

1.5.3 Veröffentlichung

Die NBN, beabsichtigte Neufassungen oder Änderungen gem. § 19 ERegG und Art. 5 Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 und etwaige Änderungen aufgrund behördlicher und gerichtlicher Entscheidungen werden kostenfrei im Internet in deutscher und englischer Fassung zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/nbn

Bei Widersprüchen zwischen der deutschen und der englischen Fassung dieser NBN gilt ausschließlich die deutsche Fassung.

RNE bietet zudem das NCI (Network and Corridor Information) – Tool an, in dem die englischen Versionen der Nutzungsbedingungen der jeweiligen Infrastrukturbetreiber abgerufen werden können.

1.6 Ansprechpartner

1.6.1 Ansprechpartner der DB Netz AG

Eine individuelle Kundenbetreuung wird durch die Zentrale in Frankfurt am Main und die sieben Regionen der DB Netz AG gewährleistet.

Ansprechpartner	Themenbereich
Vertrieb	Kundenberatung/Betreuung hinsichtlich Fahrplangestaltung, Vorbereitung von Neuverkehren, Netzzugang in verkehrlicher und infrastruktureller Hinsicht, Zugang und Nutzung von Serviceeinrichtungen, Abwicklung von ENV und ENV-SE, Abrechnung von Nutzungsentgelten
Abteilungen des Bereichs Fahrplan	Konstruktion Netzfahrplan/Gelegenheitsverkehr, spezielle Trassierungsfragen, außergewöhnliche Sendungen, Baufahrplan, Trassenanmeldungen zum Gelegenheitsverkehr
Kundencenter Netzfahrplan	Trassenanmeldung zum Netzfahrplan, Annahme der Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan, Netzfahrplanentwürfe, Stellungnahme zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf, Trassenangebote zum Netzfahrplan, Betreuung bestehender Rahmenverträge

Details zu den Ansprechpartnern der DB Netz AG werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/kontakte

Die jeweils örtlich zuständige Region für die jeweilige Serviceeinrichtung wird im Anlagenportal-Netz im Internet benannt:

www.dbnetze.com/apn

1.6.2 Ansprechpartner internationale EIU

Informationen zu den NBN und zur Eisenbahninfrastruktur der europäischen Nachbar-EIU und deren Ansprechpartner im OSS werden im Internet zur Verfügung gestellt:

Land	EIU	Kontakt
Dänemark	Banedanmark (Rail Net Denmark)	www.bane.dk

Land	EIU	Kontakt
Polen	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	www.plk-sa.pl
Tschechische Republik	SŽDC, Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	www.provoz.szdc.cz
Österreich	ÖBB Infrastruktur AG	www.oebb.at
Schweiz	BLS Netz AG SBB Infrastruktur Schweizerische Trassenvergabestelle	www.bls.ch www.sbb.ch www.tvs.ch
Frankreich	SNCF Réseau	www.sncf-reseau.fr
Luxemburg	ACF Administration des Chemins de Fer	www.railinfra.lu
Belgien	Infrabel, SA Under public law	www.infrabel.be/en
Niederlande	ProRail B.V.	www.prorail.nl

Weitere Informationen finden sich unter den folgenden Links von RNE:

www.rne.eu/organisation/oss-c-oss

www.rne.eu/organisation/network-statements

1.6.3 Weitere Ansprechpartner

Weitere Ansprechpartner und deren Kontaktdaten sind in der nachstehenden Tabelle aufgeführt:

Name	Kontakt
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)	www.vdv.de
Eisenbahn-Bundesamt (EBA)	www.eisenbahnbundesamt.de
Bundesnetzagentur (BNetzA)	www.bundesnetzagentur.de
Genehmigungsbehörden der Bundesländer	https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Eisenbahnunternehmen/Genehmigungsverfahren_EVU/genehmigungsverfahren_evu_node.html

1.7 Europäische Zusammenarbeit der DB Netz AG mit anderen Eisenbahninfrastrukturbetreibern und Zuweisungsstellen

1.7.1 Schienengüterverkehrskorridore

Die Schienenwege der DB Netz AG sind teilweise Bestandteil der aufgrund der EU-Verordnung 913/2010 (ergänzt durch Anhang II der EU-Verordnung 1316/2013 sowie Durchführungsbeschluss (EU) 2015/1111) zu bildenden Schienengüterverkehrskorridore (SGV-Korridore):

- Korridor Rhein-Alpen:

Zeebrugge-Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen/Rotterdam-Duisburg-[Basel]-Mailand-Genua

Einzelheiten zum Korridor werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.corridor-rhine-alpine.eu

- Korridor Skandinavien-Mittelmeer:

Stockholm/[Oslo]/Trelleborg-Malmö-Kopenhagen-Hamburg-Innsbruck-Verona-La Spezia/Livorno/Ancona/Taranto/Augusta/Palermo

Einzelheiten zum Korridor werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.scanmedfreight.eu

■ Korridor Atlantik:

Sines-Lissabon/Leixões

Madrid-Medina del Campo/Bilbao/San Sebastian-Irun-Bordeaux-Paris/Le Havre/Metz-Strasbourg/Mannheim

Sines-Elvas/Algeciras

Einzelheiten zum Korridor werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.atlantic-corridor.eu

■ Korridor Orient/Östliches Mittelmeer

Bremerhaven /Wilhelmshaven /Rostock /Hamburg -Praha-Wien/Bratislava-Budapest – Vidin-Sofia-Burgas /Svilengrad (Grenze Bulgarien-Türkei) /Promachonas-Thessaloniki-Athína-Patras-Bucuresti-Constanta

Einzelheiten zum Korridor werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.rfc7.eu

■ Korridor Nordsee-Ostsee:

Wilhelmshaven/Bremerhaven/Hamburg/Amsterdam/Rotterdam/Antwerpen-Aachen/Berlin-Warschau-Terespol (Grenze Polen-Belarus) /Kaunas/Falkenberg-Prag/Warschau-Katowice

Einzelheiten zum Korridor werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.rfc-northsea-baltic.eu

■ Korridor Rhein-Donau:

Strasbourg-Mannheim-Frankfurt-Nürnberg-Wels/ Straßbourg-Stuttgart-München-Salzburg-Wels-Wien-Bratislava-Budapest-Arad-Brasov/Craiova-Bucuresti-Constanta Čierna und Tisou-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praha-München/Nürnberg

Einzelheiten zum Korridor werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.rfc-rhine-danube.eu

Eine Auswahl von Serviceeinrichtungen der DB Netz AG an den vorstehenden SGV-Korridoren ist jeweils in der Terminliste im Buch 3 des jeweiligen „Corridor Information Document (CID)“ benannt. Die darin aufgeführten Serviceeinrichtungen können unter anderem als Ein- bzw. Ausbruchsstellen („connecting points“) für Zubringertrassen zu Häfen und Terminals genutzt werden.

1.7.1.1 Corridor One Stop Shop

Vom One Stop Shop (OSS) nach Ziffer 1.7.2.1 zu unterscheiden ist der sogenannte Corridor OSS. Auf den SGV-Korridoren werden von den am jeweiligen SGV-Korridor beteiligten BdS zusätzliche Corridor OSS eingerichtet, die gemäß Artikel 13 und 14 der EU-VO 913/2010 exklusiv für den Vertrieb spezieller grenzüberschreitender Zugtrassen für Güterverkehre auf dem betreffenden SGV-Korridor zuständig sind für

- im Voraus vereinbarte grenzüberschreitende Zugtrassen im Netzfahrplan („Prearranged paths“ (PaPs)),
- Kapazitätsreserven für ad-hoc Anträge für internationale Güterzüge („Reserve capacity“).

Die besonderen Bestimmungen für Trassenanmeldungen beim Corridor OSS sind unter Ziffer 4.2.5 beschrieben.

Soweit es um die Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen im Anschluss an im Voraus vereinbarte grenzüberschreitende Zugtrassen im Netzfahrplan, sogenannte „prearranged paths (PaPs)“ geht, erfolgt die Vermarktung durch die in Ziffer 1.6.1 benannten Ansprechpartner.

1.7.1.2 Corridor OSS für SGV-Korridore

Von den Verwaltungsräten der Güterverkehrskorridore, die gemäß Anhang II der EU-Verordnung 1316/2013 "Connecting Europe (CEF)" Schienenwege der DB Netz AG beinhalten, wurden die hier aufgeführten Corridor OSS eingerichtet und von den am Korridor beteiligten EIU jeweils zur Entscheidung über die Zuweisung von PaPs und Kapazitätsreserven sowie die Abgabe der hieraus resultierenden internationalen Trassenangebote auf den betreffenden Güterverkehrskorridoren bevollmächtigt. Der Vertragsschluss erfolgt dann zwischen den beteiligten EVU und EIU.

Die Kontaktadressen der Corridor OSS lauten:

Für den Korridor Rhein-Alpen:

Corridor OSS Rhine-Alpine
DB Netz AG; Adam-Riese-Straße 11-13, 60327 Frankfurt am Main

Telefon: +49 69 265-26771
E-Mail: cooss@corridor-rhine-alpine.eu

Für den Korridor Skandinavien-Mittelmeer:

Corridor OSS ScanMed
DB Netz AG, Adam-Riese-Straße 11-13, 60327 Frankfurt am Main

Telefon: +49 69 265-26773
E-Mail: cooss@scanmedfreight.eu

Für den Korridor Atlantik:

Corridor OSS Atlantic
Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)
Dirección de Planificación y Gestión de Red
C/. Hiedra, s/nº, Estación de Chamartín, Edificio 23, 28036 MADRID, Spain

Telefon: +34 917 744 774
E-Mail: oss@atlantic-corridor.eu

Für den Korridor Orient/Östliches Mittelmeer:

Corridor OSS Orient/East - Med
VPE Rail Capacity Allocation Office Ltd.
H-1054 Budapest, 48 Bajcsy-Zsilinszky út

Telefon: +36 1 301 9931
E-mail: cooss@rfc7.com

Für den Korridor Nordsee-Ostsee:

Corridor OSS North Sea-Baltic
DB Netz AG; Adam-Riese-Straße 11-13, 60327 Frankfurt a. Main

Telefon: +49 1523 7525962
E-Mail: cooss@rfc8.eu

Für den Korridor Rhein-Donau:

Corridor OSS Rhine Danube
DB Netz AG; Adam-Riese-Straße 11-13, 60327 Frankfurt a. Main

Telefon: +49 89 1308 72141
E-Mail: c-oss@rfc-rhine-danube.eu

1.7.1.3 Informationen zu den Nutzungsbedingungen der SGV-Korridore

Aufgrund der Verpflichtung aus Art. 18 der EU-VO 913/2010 haben die SGV-Korridore Informationen zu korridorspezifischen Nutzungsbedingungen erstellt und veröffentlicht. Das jeweilige „Corridor Information Document“ (CID) steht in englischer Sprache im Internet zur Verfügung:

- Für den Korridor Rhein-Alpen:
www.corridor-rhine-alpine.eu
- Für den Korridor Skandinavien-Mittelmeer:
www.scanmedfreight.eu
- Für den Korridor Atlantik:
www.atlantic-corridor.eu
- Für den Korridor Orient/Östliches Mittelmeer:
www.rfc7.eu
- Für den Korridor Nordsee-Ostsee:
www.rfc-northsea-baltic.eu
- Für den Korridor Rhein-Donau:
www.rfc-rhine-danube.eu

Soweit das CID Ausschnitte dieser NBN enthält oder anderweitig auf diese NBN verweist, gehen die Bestimmungen in diesen NBN den jeweiligen Ausschnitten oder Verweisen vor.

Das CID ist nicht Bestandteil dieser NBN, jedoch finden sich – zur Information – in Anlage 4.10 im Rahmen von RailNetEurope harmonisierte Regelungen der CIDs für die Kapazitätszuweisung von Schienengüterverkehrskorridoren.

1.7.2 RailNetEurope und andere internationale Kooperationen

Um den internationalen Verkehr auf dem europäischen Schienennetz zu fördern und zu erleichtern, haben sich die europäischen EIU in RNE, einer Vereinigung von EIU in Europa mit Sitz in Wien, zusammengeschlossen.

Informationen zur RNE werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.rne.eu/organisation

1.7.2.1 One Stop Shop

Die DB Netz AG ist Mitglied in RNE. Die in RNE organisierten EIU haben jeweils einen OSS eingerichtet. Diese OSS sind als Netzwerk verbunden und informieren aus einer Hand über den europäischen grenzüberschreitenden Verkehr. Der ZB erhält Informationen über den Netzzugang auf Schienennetzen und zu Serviceeinrichtungen. Der jeweilige OSS nimmt grenzüberschreitende Trassenanmeldungen entgegen, für die DB Netz AG gilt insoweit Ziffer 4.2.4. Weitere Informationen zu grenzüberschreitenden Trassenanmeldungen werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/oss

www.rne.eu/organisation/oss-c-oss

Zusätzliche Informationen für grenzüberschreitende Verkehre werden im „Leitfaden der DB Netz AG für grenzüberschreitende Verkehre“ im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/internationaleverkehre

Dieser Leitfaden ist nicht Bestandteil der NBN.

Für die Corridor OSS der SGV-Korridore vgl. Ziffer 1.7.1.1.

1.7.2.2 Andere RNE-Leistungen

RNE stellt den ZB weiterhin verschiedene Leistungen zur Verfügung, um die Planung internationaler Zugtrassen zu erleichtern:

■ PCS:

PCS ist eine Internetanwendung, die von ZB genutzt werden kann, um internationale Trassenanmeldungen durchzuführen. Diese Anwendung vereinfacht die Schnittstellen und die Koordinierung für die Planung grenzüberschreitender Zugtrassen und beinhaltet das Verfahren zur Vorbereitung des kommenden Netzfahrplans.

Einzelheiten zu PCS werden durch die RNE im Internet zur Verfügung gestellt:

<http://pcs.rne.eu>

■ PCS Capacity Broker:

PCS Capacity Broker ist eine Internetanwendung, die PCS fortentwickeln und langfristig ablösen soll. Folglich ist beabsichtigt, dass diese Internetverwendung von ZB genutzt werden kann, um internationale Trassenanmeldungen durchzuführen. Sie soll die Schnittstellen und die Koordinierung für die Planung grenzüberschreitender Zugtrassen vereinfachen. Im ersten Schritt kommt PCS Capacity Broker voraussichtlich ab Juni 2024 für Gelegenheitsverkehr nach Ziffer 4.2.4.2 zur Anwendung.

Die DB Netz AG informiert per Kundeninformation über den genauen Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Internetanwendung.

Einzelheiten zu den Weiterentwicklungen im digitalen Kapazitätsmanagement werden durch die RNE im Internet zur Verfügung gestellt:

<https://rne.eu/capacity-management/ttr/digital-capacity-management/>

■ CIS:

Mit der Internetanwendung CIS kann das Nutzungsentgelt für internationale Zugtrassen ermittelt werden. CIS ermöglicht eine Kostenabschätzung für die Nutzung der internationalen Zugtrassen auf Grundlage der veröffentlichten Entgelte der beteiligten EIU.

Einzelheiten zu CIS werden durch die RNE im Internet zur Verfügung gestellt:

<http://cis.rne.eu>

■ TIS:

TIS ermöglicht, Zugbewegungen internationaler Reise- oder Güterzüge in Echtzeit zu verfolgen.

Einzelheiten zu TIS werden durch die RNE im Internet zur Verfügung gestellt (zusätzlich siehe Ziffer 6.4.1):

<http://tis.rne.eu>

■ CIP:

Mit Hilfe einer graphischen Benutzeroberfläche, stellt CIP ausführliche Informationen über den Streckenverlauf, die Terminals, Infrastrukturinvestitionen, Instandhaltungsmaßnahmen, sowie Streckeneigenschaften der beteiligten Schienengüterverkehrskorridore zur Verfügung.

<http://info-cip.rne.eu/>

2 INFRASTRUKTUR DES SCHIENENNETZES

2.1 Einleitung

Das Kapitel 2 der NBN enthält die Beschreibung der Infrastruktur der DB Netz AG für die Benutzung der Schienenwege im Rahmen eines ENV.

Die Beschreibung der Infrastruktur für die Nutzung der Kapazitäten in Serviceeinrichtungen ist in Kapitel 7 enthalten.

2.2 Umfang des Schienennetzes

2.2.1 Grenzen

Das Schienennetz der DB Netz AG i. S. d. NBN ist territorial auf das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland beschränkt (vgl. Ziffer 1.3.2).

2.2.2 Angeschlossene Schienennetze

Das Schienennetz der DB Netz AG ist an die Schienennetze der europäischen Nachbar-EIU, der EIU innerhalb Deutschlands, von Hafenbahnen sowie Gleisanschließern angebunden.

Weiterführende Informationen über Zusatzbestimmungen für grenzüberschreitende Bahnstrecken, die Durchführung internationaler Verkehre sowie Kontaktdaten zu den Nachbar-EIU enthalten das betrieblich-technischen Regelwerk (vgl. Ziffer 3.2.1.2.3) sowie die Ziffern 1.6.2 und 1.7.1.1.

2.3 Netzbeschreibung

Das Schienennetz der DB Netz AG wird nach definierten Infrastrukturmerkmalen kartographisch dargestellt. Im ISR gibt die DB Netz AG detaillierte Informationen über die in den Ziffern 2.3.1 bis 2.3.21 genannten Kenndaten von Strecken bekannt. Mit dem ISR wird gemäß dem Kommissionsbeschluss 2019/777/EU, geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) 2023/1694 über die Kenndaten der betroffenen Strecken für alle Teilsysteme mit ortsfesten Anlagen informiert.

Auf das ISR kann im Internet zugegriffen werden:

www.dbnetze.com/isr

Auf die interaktive Karte des ISR kann im Internet zugegriffen werden:

www.dbnetze.com/isr-viewer

Weiterführende Informationen zum ISR werden in den „Grundsätzen zum ISR“ im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/isr-grundsaeetze

Die „Grundsätze zum ISR“ sind nicht Bestandteil der NBN.

Die technischen Voraussetzungen für die Nutzung des ISR werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/isr-viewer

Weiterführende Informationen sind bei den Regionen erhältlich:

www.dbnetze.com/kontakte

2.3.1 Gleisanzahl

Eine Darstellung der eingleisigen und zweigleisigen Strecken ist im ISR als Thema „Gleisanzahl“ hinterlegt.

2.3.2 Spurweite

Die Regelspurweite auf den Schienenwegen der DB Netz AG beträgt 1435 mm.

2.3.3 Betriebsstellen

Betriebsstellen sind in der interaktiven Karte des ISR dargestellt.

Die Darstellung von Gleisnummern, maximal nutzbarer Bahnsteiglänge sowie Bahnsteighöhe erfolgt in der Detailansicht zu den Betriebsstellen. Eine Auflistung von zu berücksichtigenden Nutzlängen von Gleisen in Betriebsstellen ist als Anlage zum ISR beigefügt.

Streckenummer, Richtungskennzeichen und Kilometerangaben sind als Sachdaten in der interaktiven Karte des ISR beim jeweiligen Streckenabschnitt hinterlegt.

2.3.4 Lichtraum- und Ladungsprofile

Die Lichtraumprofile sind im ISR als Thema „Lichtraumprofil“ und die Ladungsprofile als Thema „KV-Kodifizierung“ hinterlegt.

2.3.5 Streckenklasse

Die Strecken der DB Netz AG werden in die Streckenklassen A - D4 nach DIN EN 15528 eingeteilt. Zusätzlich gelten nationale Erweiterungen. Die Streckenklassen sind im ISR als Thema „Streckenklasse“ hinterlegt.

Weiterführende Informationen hierzu werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/isr-grundsaeetze

2.3.6 Streckenneigungen

Die Streckenneigungen sind im ISR als Thema „Streckenneigung“ hinterlegt.

Bei Strecken mit einer Neigung von mehr als 40 Promille ist die Richtlinie 465 „Betrieb auf Steilstrecken; Besondere Vorschriften über das Bremsen“ zu beachten.

2.3.7 Geschwindigkeiten

Die Streckenhöchstgeschwindigkeit ist im ISR als Thema „Geschwindigkeit“ hinterlegt.

2.3.8 Längere Güterzüge

Eine streckenabschnittsgenaue Darstellung der Relation Padborg – Maschen Rangierbahnhof / Hohe Schaar im Hamburger Hafen, auf denen Züge mit einer Gesamtzuglänge von bis zu 835 m verkehren können, sowie ergänzende betriebliche Regelungen für den Betrieb mit bis zu 835 m Zügen enthalten die technischen Netzzugangsbedingungen Ziffer F.2 (Anlage 3.2.1.2.2).

Weiterführende Informationen, wie z. B. zusätzliche Besonderheiten gegenüber dem Betrieb mit 740 m-Zügen hinsichtlich Bestellung, Vorbereitung und Durchführung werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/laengeregueterzuege

2.3.9 Energieversorgung

Die elektrifizierten Strecken der DB Netz AG sind mit dem System AC 15 kV 16,7 Hz ausgerüstet. Ausgenommen hiervon sind die Schienenwege der Gleichstrom-S-Bahnen in Berlin (DC 750 V) und Hamburg (DC 1200 V). Weitere Besonderheiten für Grenzbetriebsstrecken sind im ISR hinterlegt.

Die Ausrüstung einer Strecke mit Oberleitung oder Stromschienen ist im ISR als Thema „Traktionsart“ hinterlegt.

Die Art des Stromversorgungssystems ist im ISR als Thema „maximaler Zugstrom (Pz)“ für Personenzüge und „maximaler Zugstrom (Gz)“ für Güterzüge hinterlegt.

2.3.10 Signalgebung

Die Art der Signalgebungssysteme inklusive Bauformen sind im ISR als Thema „PZB“, „LZB“ und „ERTMS/ETCS“ hinterlegt.

Weitere Informationen zu ERTMS/ETCS werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/etcs

2.3.11 Betriebsverfahren

Das auf einer Strecke anzuwendende Betriebsverfahren zum Verkehren von Zügen, Rangierfahrten u. a. (z. B. Betriebsverfahren nach Richtlinie 408, Zugleitbetrieb nach Richtlinie 436, 438 oder FV-NE, Signalisierter Zugleitbetrieb nach Richtlinie 437) ist im ISR als Thema „Betriebsverfahren“ hinterlegt.

2.3.12 Kommunikationssystem

Die Art des Kommunikationssystems ist im ISR als Thema „Kommunikationssystem“ und in den „Grundsätzen zum ISR“ hinterlegt.

Weitere Informationen zu ERTMS/GSM-R werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/gsm-r

Die AGB-GSM-R-DL der DB Netz AG sind als Anlage 2.3.12 Bestandteil dieser NBN.

2.3.13 Zugsteuerung und Zugsicherung

Die Art der Zugsteuerungs-, Zugsicherungssysteme inklusive Bauformen sind im ISR als Thema „PZB“, „LZB“ und „ERTMS/ETCS“ hinterlegt.

Weitere Informationen zu ERTMS/ETCS werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/etcs

Die Nutzungsbedingungen für ETCS sind als Anlage 2.3.13 Bestandteil dieser NBN.

2.3.14 Tunnel, Brücken und Bahnübergänge

Tunnel, Brücken und Bahnübergänge sind als Merkmal in der interaktiven Karte des ISR hinterlegt.

Die folgenden Details können über die Sachdatenmasken abgerufen werden

- für Tunnel: Name, Lage und Länge,
- für Brücken: Name, Lage und Länge,
- für Bahnübergänge: Bezeichnung, Lage und Kreuzungspartner.

2.3.15 Notbremsüberbrückung (NBÜ)

Strecken, auf denen die Pflicht besteht, über eine Notbremsüberbrückungseinrichtung zu verfügen, sind im ISR als Thema „Notbremsüberbrückung“ dargestellt. Einer fahrzeugseitigen technischen Lösung zur Erfüllung dieser Pflicht bedarf es nicht, sofern Alternativen mindestens die gleiche Sicherheit gewährleisten. Eine Bewertung und Verantwortung von Alternativen obliegt dem ZB bzw. einbezogenen EVU.

2.3.16 Verkehrsart

Die Verkehrsart einer Strecke (Pz, Gz oder Mischverkehr Pz/Gz) ist im ISR als Thema „Verkehrsart“ hinterlegt.

2.3.17 Neigetechnik

Die für den bogenschnellen Einsatz ausgerüsteten Strecken sind im ISR als Thema „Neigetechnik“ hinterlegt.

2.3.18 Wirbelstrombremse

Strecken, auf denen der Einsatz der Wirbelstrombremse als Betriebsbremse oder Schnellbremse zugelassen ist, sind im ISR als Thema „Wirbelstrombremse“ dargestellt.

2.3.19 Baustellen

Informationen zu Baustellen (vgl. Ziffer 2.5.3) werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/baustellen

2.3.20 Streckenöffnungszeiten

Informationen zu Öffnungszeiten der Strecken (vgl. Ziffer 2.5.5) sind als Sachdaten zu den Betriebsstellen im ISR hinterlegt.

2.3.21 Kapazitätsbindung durch Rahmenverträge

Die durch Rahmenverträge (vgl. Ziffer 4.4) gebundene Streckenkapazität ist im ISR als Thema „RV-Kapazitätsverbrauch“ hinterlegt.

2.3.22 Beschreibung der Personenbahnsteige von RNI

2.3.22.1

Die RNI informiert die ZB im Internet unter www.deutschebahn.com/bahnsteige_uebersicht über die spezifischen Leistungen und Ausstattungsmerkmale der jeweiligen Personenbahnsteige (u.a. die Bahnsteighöhen, die bauliche Länge von Bahnsteigen, Stufenfreiheit, Wetterschutz). Ebenfalls im Internet wird über die Zugangsregelungen für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität informiert unter www.bahn.de/fahrgastrechte-zugangsregeln.

2.3.22.2

Informationen über die von den Signalstandorten abhängige betrieblich nutzbare Länge der Bahnsteige (Bahnsteig-Nutzlänge) in Stationen erhält der ZB von der RNI im Internet unter www.deutschebahn.com/bahnsteig-nutzlaengen in der Interaktiven Karte bei entsprechender Auswahl unter „Sachdaten anzeigen - Details zu Bahnsteige“.

2.3.22.3

Die RNI informiert die ZB unverzüglich über kurzfristig durchzuführende Bauarbeiten in den Stationen und sich daraus ergebende Einschränkungen oder Änderungen.

2.4 Verkehrliche Einschränkungen

Einschränkungen der verkehrlichen Nutzung der Schienenwege können sich in Einzelfällen aus besonderen örtlichen Gegebenheiten, gesetzlichen Vorgaben oder baulichen Besonderheiten ergeben und werden im Rahmen der Trassenzuweisung berücksichtigt. Soweit sich verkehrliche Einschränkungen aus der Überlastung von Schienenwegen ergeben können, gelten die Bestimmungen der Ziffer 4.6.

Verkehrliche Einschränkungen bestehen insbesondere in den nachfolgend aufgeführten Fällen:

- Besondere Schienenwege,
- Ökologische Restriktionen,
- Gefahrgut,

- Tunnelrestriktionen,
- Brückenrestriktionen,
- Dampflokomotiven.

2.4.1 Besondere Schienenwege

Bestimmte Strecken können gem. § 57 ERegG als „Besondere Schienenwege“ für die Nutzung durch bestimmte Arten von Verkehrsleistungen ausgewiesen werden.

Für den Fall, dass im Rahmen eines Koordinierungsverfahrens eine Einigung über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen gem. § 52 Abs. 3 bis 6 ERegG nicht zustande kommt, ist – abweichend von § 52 Abs. 7 ERegG und vorbehaltlich der Rechte der ZB aus § 49 ERegG – den nach § 57 ERegG auf den nachfolgend genannten Strecken ausgewiesenen Arten von Verkehrsleistungen bei der Zuweisung von Zugtrassen Vorrang einzuräumen. Für die nachrangigen Verkehre können, abweichend vom Antrag auf Zuweisung, Zugtrassen auf derselben Strecke, solange Schienenkapazität verfügbar ist, oder auf Alternativstrecken angeboten werden.

Im Einzelnen werden folgende Streckenabschnitte gem. § 57 ERegG als „Besondere Schienenwege“ ausgewiesen:

Schnellfahrstrecke Hannover – Fulda – Würzburg

Streckenabschnitte Hannover – Göttingen – Fulda – Würzburg

- Vorrang für den Schienenpersonenfernverkehr zwischen 05:30 Uhr und 23:00 Uhr
- Vorrang für Schienengüterverkehr zwischen 23:00 Uhr und 05:30 Uhr

Alternativstrecke:

- Hannover - Kreiensen - Göttingen - Eichenberg - Bebra - Fulda - Flieden - Gemünden (Main) - Würzburg

Schnellfahrstrecke Mannheim – Stuttgart

Streckenabschnitte Mannheim – Abzw. Saalbach – Vaihingen (Enz) – Stuttgart

- Vorrang für den Schienenpersonenfernverkehr zwischen 04:30 Uhr und 23:50 Uhr
- Vorrang für Schienengüterverkehr zwischen 23:50 Uhr und 04:30 Uhr

Alternativstrecke:

- Mannheim - Graben-Neudorf - Bruchsal - Bretten - Mühlacker - Vaihingen (Enz)- Kornwestheim - Stuttgart

Schnellfahrstrecke Köln – Frankfurt

Streckenabschnitte Abzw. Steinstraße – Limburg Süd – Frankfurt a. M. Flughafen-Fernbahnhof

- Vorrang für den Schienenpersonenfernverkehr

Alternativstrecken:

- Köln - Koblenz - Mainz - Frankfurt-Flughafen Fernbf - Frankfurt („linksrheinisch“)
- Köln - Troisdorf - Oberlahnstein - Wiesbaden - Mainz - Frankfurt (außerhalb Zeitraum Vorrang SGV)
- (Köln -) Ruhr - Siegen - Dillenburg - Friedberg - Frankfurt/Hanau

Strecke Gremberg – Troisdorf – Oberlahnstein – Wiesbaden

Streckenabschnitte Troisdorf – Neuwied – Oberlahnstein – Wiesbaden Ost

- Vorrang für Schienengüterverkehr zwischen 23:00 Uhr und 05:00 Uhr

Alternativstrecke:

- Köln - Koblenz - Mainz - Frankfurt-Flughafen Fernbf - Frankfurt („linksrheinisch“)

Schnellfahrstrecke Nürnberg – Ingolstadt

Streckenabschnitt Abzw. Nürnberg – Reichswald – Ingolstadt Nord

- Vorrang für den Schienenpersonenfernverkehr

Alternativstrecke:

- Nürnberg - Treuchtlingen - Ingolstadt

Strecke München – Augsburg

Streckenabschnitt Olching – Augsburg-Hochzoll (Strecke 5503)

- Vorrang für den Schienenpersonenfernverkehr zwischen 05:00 Uhr und 24:00 Uhr

Alternativstrecke:

- Olching – Augsburg (Strecke 5581)

Schnellfahrstrecke Leipzig – Erfurt

Streckenabschnitt Gröbers - Erfurt Hbf

- Vorrang für den Schienenpersonenfernverkehr

Alternativstrecke:

- (Leipzig Hbf -) Leipzig-Leutzsch - Großkorbetha - Naumburg – Erfurt

Schnellfahrstrecke Erfurt – Unterleiterbach:

Streckenabschnitt Erfurt – Unterleiterbach

- Vorrang für Schienenpersonenfernverkehr zwischen 05:30 Uhr und 23:00 Uhr;
- Vorrang für Schienengüterverkehr zwischen 23:00 Uhr und 05:30 Uhr.

Alternativstrecken

- Erfurt – Fulda – Würzburg – Bamberg / Nürnberg (insbesondere SPFV) und
- Großheringen – Saalfeld – Lichtenfels – Unterleiterbach

Schnellfahrstrecke Wendlingen – Ulm

Streckenabschnitt Wendlingen – Ulm:

- Vorrang für Schienenpersonenfernverkehr zwischen 05:00 Uhr und 23:00 Uhr
- Vorrang für Schienengüterverkehr zwischen 23:00 Uhr und 05:00 Uhr

Alternativstrecke:

- Stuttgart – Geislingen (Steige) - Ulm

2.4.2 Umweltrestriktionen

Einschränkungen der verkehrlichen Nutzung der Schienenwege können sich aus umweltrechtlichen Bestimmungen ergeben (z. B. Wasser- und Naturschutz).

Weitere Informationen sind bei den Regionen erhältlich:

www.dbnetzte.com/kontakte

2.4.3 Gefahrgut

Neben den unmittelbar für Gefahrgut geltenden gesetzlichen Regelungen bestehen in Einzelfällen zusätzliche verkehrliche Einschränkungen.

Diese können u. a. sein:

- Zeitlich eingeschränkte Abstellung von Gefahrgutzügen,
- Begegnungsverbote zwischen zwei Zügen,
- Ausschluss von Laufwegen,
- Umfahrung von Ballungsräumen,
- Vermeidung von Halten in Personenbahnhöfen, Triebfahrzeugwechsel, Rangierbewegungen.

Weitere Informationen sind bei den Regionen erhältlich:

www.dbnetze.com/kontakte

2.4.4 Tunnelrestriktionen

Tunnelrestriktionen können sich sowohl aus den konstruktiven Parametern eines Tunnels als auch in Folge bestehender Auflagen, wie beispielsweise:

- Zulassung nur für bestimmte Fahrzeugtypen oder
- Begegnungsverbot zwischen Reise- und Güterzügen

ergeben.

Tunnelrestriktionen ergeben sich auch aus der EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und den Betrieb von Eisenbahntunneln“.

Weitere Informationen sind bei den Regionen erhältlich:

www.dbnetze.com/kontakte

2.4.5 Brückenrestriktionen

Einschränkungen in der Brückennutzung ergeben sich überall dort, wo sich Schifffahrts- und Eisenbahnverkehrswege kreuzen und die Durchfahrtshöhe der Brücke für bestimmte Schiffsverkehre nicht ausreicht. Aus diesem Grund werden die Eisenbahnbrücken zu bestimmten Zeiten für den Schiffsverkehr geöffnet. Während dieser Zeiten ist ein Eisenbahnverkehr nicht möglich.

Bestehende verkehrliche Einschränkungen auf Brücken im Streckennetz der DB Netz AG werden im Internet bereitgestellt:

www.dbnetze.com/brueckenrestriktionen

2.4.6 Dampflokomotiven

Aus Gründen des vorbeugenden Brandschutzes und Notfallmanagements bestehende Betriebseinschränkungen für Dampflokomotiven sind als Bestandteil des netzzugangsrelevanten Regelwerks (vergl. Ziffer 3.2.1.2.2) in Modul 124.0600 beschrieben. Hierzu zählen insbesondere die Regelungen zu Einfahrbeschränkungen in den Infrastrukturnutzungsbedingungen Besonderer Teil (INBP-BT) der DB Station&Service AG. ZB sind verpflichtet, sich nach dem Abschluss eines Einzelnutzungsvertrags, der eine Bespannung mit einer Dampflokomotive enthält, über aktuell geltende Einfahrbeschränkungen zu informieren und bei Betroffenheit die sich aus den INBP-BT ergebenden Verpflichtungen zu erfüllen.

Zum Zwecke der Erfüllung rechtlicher Vorgaben und des Funktionserhalts sicherheitsrelevanter Anlagen können für bestimmte Streckenabschnitte bzw. Bahnhöfe weitergehende Restriktionen

bestehen. Nähere Informationen über die für Dampflokomotiven bestehenden Restriktionen sind bei den Regionen erhältlich:

www.dbnetze.com/kontakte

2.5 Verfügbarkeit der Infrastruktur

2.5.1 Einleitung

Änderungen der Infrastruktur im Geltungsbereich dieser NBN finden grundsätzlich nur zum Fahrplanwechsel und unter angemessener Berücksichtigung der Belange des ZB oder des einbezogenen EVU statt. Die DB Netz AG wird den für eine laufende Netzfahrplanperiode vereinbarten Leistungsumfang innerhalb dieses Zeitraums nach Maßgabe der Bestimmungen unter der Ziffer 2.5.2 nur verändern, wenn bei Vertragsabschluss Maßnahmen nicht absehbar waren und wenn dadurch die Verwirklichung der Nutzungsrechte des ZB oder des einbezogenen EVU nicht mehr als nach den Umständen unvermeidbar beeinträchtigt wird.

2.5.2 Erforderliche Maßnahmen zur Sicherung, Instandhaltung und Erweiterung der Infrastruktur

2.5.2.1 Durchführung von Baumaßnahmen während der Laufzeit des ENV

Während der Laufzeit des ENV ist die DB Netz AG berechtigt, zwingend erforderliche Maßnahmen zur Sicherung, Instandhaltung bzw. Erweiterung der Infrastruktur zu ergreifen. Die hiermit verbundene Veränderung des Leistungsumfangs ist vom ZB oder dem einbezogenen EVU hinzunehmen, wenn die Maßnahmen bei Vertragsschluss objektiv nicht absehbar waren, die Belange des ZB oder des einbezogenen EVU bei der Durchführung der Maßnahme angemessen berücksichtigt werden und die Verwirklichung der Nutzungsrechte des ZB oder des einbezogenen EVU nicht mehr als nach den Umständen unvermeidbar beeinträchtigt wird.

Hinsichtlich der Erhebung der Trassenentgelte bei baubedingten Umleitungen während der Laufzeit eines ENV gelten die Bestimmungen gem. Ziffer 5.6.2.2.

2.5.2.2 Ausstattungs- und Leistungswünsche des ZB

Besondere, über bestehende Ausstattungsmerkmale hinausgehende, Ausstattungs- und Leistungswünsche des ZB können hinsichtlich Ausführung, Umfang, Dauer und Finanzierung gesondert mit der DB Netz AG vereinbart werden.

2.5.3 Regelmäßige Instandhaltung der Infrastruktur, Durchführung von Baumaßnahmen

Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen sind nach den folgenden Bestimmungen zulässig:

2.5.3.1 Baubedingte Einschränkungen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung

Die DB Netz AG ist dazu berechtigt, die Schienenwegkapazität für größere über einen längeren Zeitraum andauernde Baumaßnahmen mit erheblichen Auswirkungen für den Zugverkehr im Rahmen der Netzfahrplanerstellung einzuschränken. Dies kann z. B. durch Zugrundelegung eingeschränkter Kapazität bei der Konstruktion der Zugtrassen auf den betroffenen Abschnitten oder durch die Einarbeitung von Bauzuschlägen in den Fahrplan erfolgen. Die jeweiligen Maßnahmen sind dem ZB oder dem einbezogenen EVU gem. den in Ziffer 2.5.3.2 genannten Regelungen mitzuteilen. Die DB Netz AG strebt an, bereits im Rahmen der Trassenberatung vor dem Ende der in Ziffer 4.2.1.3 festgelegten Frist mit dem ZB oder dem einbezogenen EVU einvernehmliche Trassierungsvarianten zu erarbeiten.

2.5.3.2 Kommunikation und Abstimmung von Baumaßnahmen

Die Durchführung von Baumaßnahmen stimmt die DB Netz AG im Rahmen des für die Kommunikation und Abstimmung von Baumaßnahmen geltenden gem. Ziff 3.2.1.2.2. Regelwerks (Richtlinie 402.0305) und der dort festgelegten Termine mit dem ZB oder dem einbezogenen EVU, anderen Betreibern der Schienenwege (BdS) und den Betreibern der wichtigsten Serviceeinrichtungen ab. Führt die Abstimmung nicht zu einvernehmlichen Ergebnissen, entscheidet die DB Netz AG unter Berücksichtigung der Belange des ZB oder des einbezogenen EVU im Rahmen

der Zumutbarkeit über die Art der Durchführung. Sie informiert die betroffenen ZB oder die einbezogenen EVU, die anderen Betreiber der Schienenwege (BdS) und die Betreiber der wichtigsten Serviceeinrichtungen gemäß den in o. g. geltendem Regelwerk enthaltenen Terminketten über die getroffene Entscheidung.

2.5.3.3 Schienenersatzverkehre

Planung, Organisation und Durchführung etwaiger erforderlicher Schienenersatzverkehre (vgl. Ziffer 2.5.6.1) obliegt dem ZB oder dem einbezogenen EVU. Nutzungsentgelte während der Dauer der Maßnahme entfallen (vgl. Ziffer 5.6.6).

2.5.3.4 Informationen über Baumaßnahmen im Schienennetz

Die DB Netz AG informiert im Internet über geplante Baumaßnahmen bis zu drei Monate im Voraus zur beabsichtigten Durchführung.

Weiterführende Informationen werden im Internet bereitgestellt:

www.dbnetze.com/baustellen

2.5.4 Minderungsrechte auf Grund von Baumaßnahmen

Minderungsrechte des ZB oder des einbezogenen EVU aufgrund vorübergehender Unterbrechungen der Leistungen, die auf eine Erweiterung und Erneuerung der Infrastruktur oder Instandhaltungsarbeiten zurückzuführen sind, richten sich nach den Bestimmungen der Ziffer 5.6.5.1.

2.5.5 Streckenöffnungszeiten

Für die Festlegung der Streckenöffnungszeiten einer Netzfahrplanperiode ist das Feststehen des Netzfahrplans i.S.d. Ziffer 4.2.1.3 maßgeblich. Die auf der Basis des Netzfahrplans erste Phase der Netzfahrplanerstellung ermittelten Streckenöffnungszeiten werden am 15. November vorläufig für die im Dezember beginnende Netzfahrplanperiode veröffentlicht. Die finale Veröffentlichung der Streckenöffnungszeiten für die im Dezember beginnende Netzfahrplanperiode erfolgt zum Beginn des jeweiligen Netzfahrplans nach Einarbeitung der Ergebnisse der zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung.

Für Trassenanmeldungen im Gelegenheitsverkehr für die folgende, im Dezember beginnende Netzfahrplanperiode werden die Streckenöffnungszeiten wie folgt bestimmt:

- Bei einer Trassenanmeldung nach dem Beginn des Netzfahrplans gelten für die Trassenbearbeitung, die zum Beginn des Netzfahrplans veröffentlichten Streckenöffnungszeiten.
- Bei einer Trassenanmeldung vor dem 15. November gelten für die Trassenbearbeitung die Streckenöffnungszeiten, die auf Basis des aktuellen Netzfahrplans bestimmt wurden, analog fort, sofern diese zu Gunsten des ZB von den am 15. November veröffentlichten Streckenöffnungszeiten abweichen.

Die jeweiligen aktuellen Streckenöffnungszeiten für die laufende Netzfahrplanperiode sowie die für die ab Dezember beginnende Netzfahrplanperiode (vorläufige und finale Fassung) können dem ISR als Sachdaten entnommen werden.

Für Anmeldungen von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr über bestehende Streckenöffnungszeiten hinaus gilt Ziffer 4.2.2.4 b) hinsichtlich der Frist für die Trassenbearbeitung und der Frist des Kunden zur Annahme des Trassenangebotes. Die Frist für die Erstellung der Fahrplanbekanntgabe findet keine Anwendung. Die Streckenöffnung über die Streckenöffnungszeiten hinaus ist eine gesonderte abzurechnende Leistung des Mindestzugangspakets gemäß Ziffer 5.2.6.2.

Weitere Informationen sind bei den Regionen erhältlich:

www.dbnetze.com/kontakte

2.5.6 Schienenersatz- und Busnotverkehr

2.5.6.1 Schienenersatzverkehr

Steht die Infrastruktur aufgrund geplanter Maßnahmen (Bauarbeiten) für einen vorher festgelegten Zeitraum nicht zur Verfügung, so entscheidet der betroffene ZB oder das einbezogene EVU über die Einrichtung von SEV und übernimmt ggf. dessen Organisation. Als SEV gilt der Einsatz von Bussen o. ä. während der Dauer der Maßnahme bis zur Wiederverfügbarkeit der Infrastruktur. Im Falle von SEV gelten die Entgeltregelungen der Ziffer 5.6.6.

SEV im vorgenannten Sinne umfasst keinen Busnotverkehr.

2.5.6.2 Busnotverkehr

Busnotverkehr wird eingesetzt, wenn die Infrastruktur aufgrund unvorhergesehener Störungen (Unregelmäßigkeiten und Störungen im Betrieb) bzw. aus Gründen, die der ZB oder das einbezogene EVU fahrzeug- und/oder personalbedingt zu vertreten hat, vorübergehend nicht zur Verfügung steht. Als Busnotverkehr gilt der Einsatz von Bussen o. ä. während der Störungsbeseitigung bis zur Wiederherstellung der Befahrbarkeit der Strecke. Die Einrichtung und Organisation des Busnotverkehrs erfolgt durch den jeweiligen ZB oder das einbezogene EVU. Die Entgeltregelungen im Falle von Busnotverkehr sind in Ziffer 5.6.7 festgelegt.

2.5.7 Instandhaltung der Personenbahnsteige und Personenbahnhöfe (Stationen) der RNI

2.5.7.1

Die RNI ist berechtigt, alle notwendigen Baumaßnahmen zur Erweiterung und Erneuerung sowie Instandhaltungsmaßnahmen an den Stationen durchzuführen. Dies schließt den Neubau ein. Die Interessen der ZB werden hierbei nicht mehr als notwendig beeinträchtigt.

2.5.7.2

Die RNI informiert die ZB spätestens drei Monate im Voraus über die Durchführung geplanter Baumaßnahmen an den Stationen. Vorab ist die Durchführung der Baumaßnahmen mit denjenigen ZB, die im Jahresfahrplan verkehren, sowie den ZB, die ihr Interesse an Gelegenheitsverkehren jeweils im räumlichen Bereich der Bau- und Instandhaltungsmaßnahme angezeigt haben, zu erörtern. Mit der Erörterung sollen die für die Entscheidung erheblichen Faktoren und Gesichtspunkte festgestellt, die Betroffenen angehört und ein Ausgleich der verschiedenen Interessen herbeigeführt werden. ZB, die nach der so vorgenommenen Erörterung eine Stationsnutzung anmelden, werden über das Ergebnis informiert. Die Dokumentation der ordnungsgemäßen Einhaltung dieser Voraussetzungen obliegt der RNI.

2.5.7.3

Die RNI ist dem ZB gegenüber nicht zum Schadensersatz wegen etwaiger Betriebsbeeinträchtigungen in Folge der Durchführung notwendiger Bau-/ Instandhaltungsmaßnahmen verpflichtet, die gemäß Ziffer 2.6.7.1 und 2.6.7.2 durchgeführt werden. Die Dokumentation der ordnungsgemäßen Einhaltung dieser Voraussetzungen obliegt der RNI.

Satz 1 gilt nicht, wenn die Betriebsbeeinträchtigung Personenschäden zur Folge hat oder auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit beruht. Der Haftungsausschluss gilt ebenfalls nicht bei der Verletzung vertragswesentlicher Pflichten, deren Erfüllung die ordnungsgemäße Durchführung des Trassennutzungsvertrags oder des SNV-RNI überhaupt erst ermöglicht und auf deren Einhaltung der ZB regelmäßig vertraut und vertrauen darf. In dem zuletzt genannten Fall sind Ersatzansprüche auf den vorhersehbaren typischen Schaden begrenzt. Im Übrigen bleibt die Haftung nach den gesetzlichen Bestimmungen unberührt.

2.5.7.4

Der ZB hat keinen Anspruch auf bauliche Veränderungen der Infrastruktur.

2.6 Infrastrukturentwicklung, Netzsegmentierung

Die Ergebnisse der nachfolgend angekündigten Infrastrukturentwicklungen werden im ISR (vgl. Ziffer 2.3) eingepflegt.

2.6.1 Netzsegmentierung

2.6.1.1 Einleitung

Aufgrund aktueller rahmenpolitischer Entwicklungen wird auf der Grundlage von § 1 Abs.1 iVm § 2 EnSiTrV die Priorisierung von versorgungsrelevanten Trassen und Kapazitäten in Serviceeinrichtungen zur Sicherstellung von Transporten von Energieträgern im Sinne der Anlage der EnSiTrV, bei denen zum Zeitpunkt des Transports für den Start- oder Zielpunkt des Transports ein Versorgungsengpass nach § 2 EnSiTrV festgestellt wurde, vorgenommen.

2.6.1.2

Bleibt offen

2.6.1.3

Bleibt offen

2.6.1.4

Bleibt offen

2.6.1.5 Energiekorridor – Netz (EnKo-Netz)

2.6.1.5.1. Zielstellung

Um der Gefährdung oder Störung der Energieversorgung bei bestimmten Standorten und/oder bestimmten Regionen und/oder der Bundesrepublik insgesamt zu begegnen, wird bei der Feststellung eines drohenden Versorgungsengpasses auf der Grundlage von § 2 EnSiTrV durch eine Vorrangregelung bei Planung und Durchführung von versorgungsrelevanten Trassen und Kapazitäten in Serviceeinrichtungen die Sicherstellung von Transporten von Energieträgern im Sinne der Anlage der EnSiTrV, bei denen zum Zeitpunkt des Transports für den Start- oder Zielpunkt des Transports ein Versorgungsengpass nach § 2 EnSiTrV festgestellt wurde, ermöglicht. Neben den Vorrangregelungen sollen die Trassenanmeldungen und ihre Durchführung bzw. die Anmeldung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen so gestaltet werden, dass

- a) eine optimale Infrastrukturauslastung gewährleistet bleibt,
- b) durch eine durchgehende Trassenkonstruktion und Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen eine möglichst hohe Beförderungsgeschwindigkeit und damit auch eine optimale und hochfrequente Ausnutzung des benutzten Fahrzeugmaterials sichergestellt ist.

2.6.1.5.2. Aktivierung/Deaktivierung

Die vorrangige Behandlung der Trassen von Transporten von Energieträgern im Sinne der Anlage der EnSiTrV kommt nur dann zur Anwendung, wenn ein drohender Versorgungsengpass gemäß § 2 EnSiTrV durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz in dem dafür maßgeblichen Verfahren festgestellt wurde. Die Feststellung eines drohenden Versorgungsengpasses wird im Bundesanzeiger bekannt gemacht.

2.6.1.5.3. Umfang

Die Feststellung eines drohenden Versorgungsengpasses gemäß § 2 EnSiTrV kann sich auf das ganze Gebiet oder einzelne Regionen der Bundesrepublik Deutschland oder auf einzelne Standorte von Kraftwerken, Importhäfen, Raffinerien oder Tanklagern erstrecken.

2.6.1.5.4. Entgelte für die vorrangige Behandlung von Trassen für Energieträger im Sinne der Anlage EnSiTrV

Für vorrangig zu behandelnde Trassen für Energieträger im Sinne der Anlage EnSiTrV ist das Entgelt für den Zusatz „Express“ gem. Ziffer 5.3 NBN zu entrichten.

2.6.1.5.5. Geltungsvorbehalt anderer Vorschriften

Die Bestimmungen des VerkLG und EnSig sowie die sich daraus ergebenden behördlichen Befugnisse insbesondere der Erlass weitergehender Regelungen mit ggf. unmittelbaren Auswirkungen auf die Kapazitätsvergabe für Schienenwege und Serviceeinrichtungen sowie die betriebliche Verkehrsdurchführung bleiben unberührt.

2.6.2 Inbetriebnahmen zum bzw. im Netzfahrplan 2024

Eine aktuelle Übersicht der Infrastrukturabschnitte bzw. Infrastrukturmaßnahmen, die nach jetzigem Planungsstand/Baufortschritt für die bzw. in der Netzfahrplanperiode 2023 in Betrieb gehen werden, wird im Internet bereitgestellt:

www.dbnetze.com/inbetriebnahmen

2.6.3 Wechsel von Betriebsverfahren

Eine aktuelle Übersicht zu Wechseln von Betriebsverfahren wird im Internet bereitgestellt:

www.dbnetze.com/betriebsverfahren

2.6.4 Abgabe von Schienenwegen

Eine Übersicht der Eisenbahninfrastruktur, die die DB Netz AG aktuell zur Übernahme bzw. zur Kostentragung anbietet, wird im Internet bereitgestellt:

www.dbnetze.com/abgabeinfrastruktur

3 ZUGANGSBEDINGUNGEN

3.1 Einleitung

Kapitel 3 dieser NBN regelt die Voraussetzungen für den Zugang zu den Schienenwegen und Serviceeinrichtungen der DB Netz AG.

3.2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

3.2.1 Bedingungen zur Anmeldung von Kapazität

3.2.1.1 Pflichten, die bis zum Abschluss eines ENV oder ENV-SE zu beachten sind

Für den Abschluss eines ENV oder eines ENV-SE durch die DB Netz AG nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen sowie der NBN wird vorausgesetzt, dass der ZB folgenden Pflichten nachgekommen ist:

- a) Die ZB nach § 1 Abs. 12 Nr. 1 und § 1 Abs. 12 Nr. 2 ERegG müssen einen Grundsatz-INV für Leistungen innerhalb der Netzfahrplanperiode 2024 gemäß des entsprechenden Musters der Anlage 3.2.1.1 mit der DB Netz AG spätestens
 - bei Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan bis zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf gemäß Ziffer 4.2.1.3
 - bei Gelegenheitsverkehrsanmeldungen mit Anmeldung
 - bei der Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen mit Anmeldung

abgeschlossen haben.

- b) Der ZB muss einen Antrag auf Abgabe eines Angebotes (Anmeldung) nach Maßgabe der Bestimmungen der NBN gestellt haben.
- c) Für Schienenwege gelten folgende Voraussetzungen: In den Fällen des § 1 Abs. 12 Nr. 1 Alt. 2 ERegG (internationale Gruppierung) und § 1 Abs. 12 Nr. 2 lit. b) ERegG (Spediteure u.a.) muss der ZB der DB Netz AG gemäß § 51 Abs. 1 Satz 3 ERegG mit der Anmeldung das EVU benennen, das auf dem Schienennetz der DB Netz AG verkehren soll. Weiterhin sind mit der Anmeldung geeignete Ansprechpartner insbesondere für Fälle fehlender oder nicht plausibler Angaben i.S.d Ziffer 4.2.1.1 (bzw. 4.2.2.2) oder für die Durchführung des Koordinierungsverfahrens gemäß Ziffer 4.2.1.7 zu benennen.

Abweichend von vorstehendem Satz 2 muss der ZB, der kein EVU ist, im Falle der Anmeldung von PaPs bzw. Kapazitätsreserven i.S.d. Ziffer 4.2.5 gemäß § 51 Abs. 1 Satz 4 ERegG spätestens 30 Tage vor dem ersten Verkehrstag ein EVU benennen, das auf dem Schienennetz der DB Netz AG verkehren soll. Hiervon umfasst sind ebenfalls etwaige Zu- und Abbringertrassen, die mit einem PaP über den Corridor OSS angemeldet werden. Die Regelung findet ferner Anwendung bei Alternativangeboten der DB Netz AG für Trassenanmeldungen, die als PaP-Anmeldung über den Corridor OSS erfolgen, für die nach Anwendung der Zuweisungsregelung jedoch keine PaP zur Verfügung gestellt werden kann. Sofern bis 30 Tage vor dem ersten Verkehrstag kein EVU benannt wird, kommt kein Einzelnutzungsvertrag zustande bzw. wird der bestehende Einzelnutzungsvertrag storniert.

In den Fällen des § 1 Abs. 12 Nr. 2 lit. a) und c) ERegG (Behörden und Aufgabenträger) muss der ZB der DB Netz AG bis zu dem in § 53 Abs. 3 ERegG genannten Zeitpunkt (Vorliegen des endgültigen Netzfahrplans) anzeigen, ob, zu welchem Zeitpunkt und in welchem Umfang EVU einbezogen werden und an wen das Angebot zu richten ist.

- d) Für Anmeldungen von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen gilt Folgendes: Im Falle einer Anmeldung eines ZB nach § 1 Abs. 12 Nr. 2 ERegG wird das Angebot der DB Netz AG immer an den anmeldenden ZB gerichtet. Für den Fall ist von der DB Netz AG ein Angebot bzgl. der der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen (vgl. § 21 ERegG) an das einbezogene EVU

zu richten. Eine Nutzung von Nutzungsobjekten kann nur erfolgen, wenn mit dem ZB nach § 1 Abs. 12 Nr. 2 ERegG der ENV-SE und mit dem EVU die Betriebssicherheitsbestimmungen vereinbart wurden. Die Einhaltung der Betriebssicherheitsbestimmungen gilt als vereinbart, wenn das EVU den Grundsatz-INV unterschrieben hat.

- e) Die DB Netz AG ist berechtigt, der Benennung des EVU nach vorstehender lit. c) und d) zu widersprechen, wenn dieses den gesetzlichen Anforderungen, insbesondere Sicherheitsanforderungen, die es durch den Abschluss eines G-INV nach lit. a) versichert, nicht genügt.
- f) Zum Zeitpunkt der Anmeldung muss der ZB oder das einbezogene EVU über alle erforderlichen Genehmigungen und Bescheinigungen gem. der Ziffer 3.2.3 verfügen.
- g) Alle Erklärungen des ZB oder des einbezogenen EVU in Zusammenhang mit dem Abschluss des ENV und ENV-SE müssen in deutscher Sprache erfolgen.
- h) Für die Besonderheiten der Anmeldungen von Trassen auf den SGV-Korridoren vgl. Ziffer 4.2.5.

3.2.1.2 Regelwerke

Für die Benutzung der Schienenwege und die Nutzung der Kapazitäten in Serviceeinrichtungen gelten neben den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen sowohl das netzzugangsrelevante als auch das betrieblich-technische Regelwerk der DB Netz AG.

3.2.1.2.1. Definition und Pflichten

Das netzzugangsrelevante Regelwerk umfasst alle für den Netzzugang maßgeblichen Inhalte, die für den ZB oder das einbezogene EVU als Voraussetzung für den Zugang relevant sind.

Davon abzugrenzen ist das betrieblich-technische Regelwerk. Das betrieblich-technische Regelwerk enthält Regelungen zur Abwicklung des Bahnbetriebs auf den Schienenwegen und in den Serviceeinrichtungen der DB Netz AG.

Der ZB oder das einbezogene EVU verpflichtet sich, das netzzugangsrelevante Regelwerk und das betrieblich-technische Regelwerk zu beachten und anzuwenden. Die Beachtung und Anwendung des netzzugangsrelevanten und betrieblich-technischen Regelwerks durch den ZB oder das einbezogene EVU gewährleisten die Sicherheit des Betriebs gem. § 4 Abs. 1 und 3 AEG.

3.2.1.2.2. Netzzugangsrelevantes Regelwerk

Das netzzugangsrelevante Regelwerk ist als Anlage 3.2.1.2.2 Bestandteil dieser NBN und wird kostenfrei im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/regelwerke_netzzugang

Das netzzugangsrelevante Regelwerk wird grundsätzlich einmal jährlich im Rahmen des NBN-Prozesses aktualisiert. Hiervon ausgenommen sind Korrekturen von Fehlern, Änderungen aufgrund der Sicherheitsverantwortung der DB Netz AG, rechtskräftigen Urteilen, bestandskräftigen oder sofort vollziehbaren Bescheiden, bindenden Vorgaben aus Gesetzen oder Verordnungen sowie Maßnahmen zur Abwendung von drohenden Bescheiden.

3.2.1.2.3. Betrieblich-technisches Regelwerk

Das betrieblich-technische Regelwerk ist als Anlage 3.2.1.2.3 Bestandteil dieser NBN und wird kostenfrei im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/regelwerke_betrieblich-technisch

Das betrieblich-technische Regelwerk wird grundsätzlich einmal jährlich aktualisiert. Hiervon ausgenommen sind Korrekturen von Fehlern aufgrund der Sicherheitsverantwortung der DB Netz AG, rechtskräftigen Urteilen, bestandskräftigen oder sofort vollziehbaren Bescheiden, bindenden Vorgaben aus Gesetzen oder Verordnungen sowie Maßnahmen zur Abwendung von drohenden Bescheiden.

Eine aktuelle Übersicht der geplanten Änderungen im betrieblich-technischen Regelwerk wird im Internet bereitgestellt:

www.dbnetze.com/aenderungsvorschau

3.2.1.2.4. Bezugsmöglichkeiten gedruckter Exemplare des netzzugangsrelevanten Regelwerks und des betrieblich-technischen Regelwerks

Gedruckte Exemplare des netzzugangsrelevanten Regelwerks und des betrieblich-technischen Regelwerks sind erhältlich bei:

DB Kommunikationstechnik GmbH
Medien- und Kommunikationsdienste
- Logistikcenter - Kundenservice
Kriegstraße 136
76133 Karlsruhe

Tel: +49 (0) 721 938 5965

Fax: +49 (0) 69 265 57986

Email: dzd-bestellservice@deutschebahn.com

Informationen über aktuelle Bezugspreise gedruckter Exemplare sind bei der DB Kommunikationstechnik GmbH erhältlich. Darüber hinaus besteht dort auch die Möglichkeit, sich in den kostenpflichtigen Verteiler der DB Kommunikationstechnik GmbH für die Aktualisierung der Regelwerke aufnehmen zu lassen. Mit der Aufnahme in diesen Verteiler werden dem ZB oder dem einbezogenen EVU ohne weitere Anforderung die ggf. erscheinenden Berichtigungen/Bekanntgaben der Regelwerke übersandt.

3.2.2 Bedingungen für den Zugang zu den Schienenwegen

Zu den Bedingungen für den Zugang zu den Schienenwegen siehe Ziffer 3.2.1.

3.2.3 Genehmigungen

- a) Zum Zeitpunkt der Anmeldung und Inanspruchnahme der zugewiesenen Zugtrassen/zugewiesenen Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen muss der ZB über alle für ihn erforderlichen Genehmigungen oder Erlaubnisse zur Durchführung seiner Verkehre verfügen, auf die sich die Anmeldung bezieht.
- b) In den Fällen des § 1 Abs. 12 Nr. 2 ERegG, in denen ausschließlich das einbezogene EVU das Schienennetz benutzt oder die Kapazität der Serviceeinrichtung nutzt, bezieht sich die Pflicht nach vorstehender lit. a) ausschließlich auf das einbezogene EVU, und zwar zum Zeitpunkt der Benennung des einbezogenen EVU.
- c) Bei Drittunternehmen nach § 22 ERegG gilt dies entsprechend, und zwar zum Zeitpunkt der Erklärung des Verlangens.
- d) Sofern sich bei dem ZB, einbezogenen EVU oder Drittunternehmen nach § 22 ERegG Änderungen hinsichtlich der erforderlichen Genehmigungen, Bescheinigungen oder Erlaubnisse nach vorstehender lit. a) ergeben, ist er bzw. es verpflichtet, dies der DB Netz AG unverzüglich schriftlich mitzuteilen.
- e) Folgende Behörden sind in der Bundesrepublik Deutschland für Genehmigungen zuständig:
 - das EBA für Eisenbahnen des Bundes unter:
www.eisenbahnbundesamt.de
 - die jeweiligen zuständigen Genehmigungsbehörden der Bundesländer für nichtbundes-eigene Eisenbahnen unter:
https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Eisenbahnunternehmen/Genuehmigungsverfahren_EVU/genuehmigungsverfahren_evu_node.html

3.2.4 Sicherheitsbescheinigung

- a) Zum Zeitpunkt der Inanspruchnahme der zugewiesenen Zugtrassen/zugewiesenen Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen muss der ZB oder das einbezogene EVU über eine Sicherheitsbescheinigung zur Durchführung der Verkehre verfügen, auf die sich die Anmeldung bezieht, soweit dies aufgrund lit. c) unten erforderlich ist.
- b) Ziffer 3.2.3 b) bis d) gilt entsprechend für das Vorliegen einer Sicherheitsbescheinigung für die beabsichtigten Verkehre des ZB oder des einbezogenen EVU.
- c) Derzeit gilt das gesamte Netz der DB Netz AG gem. § 2b Abs. 1 AEG als übergeordnetes Netz. Dementsprechend ist für die Nutzung des Netzes grundsätzlich eine Sicherheitsbescheinigung vorzuweisen, es sei denn, es werden Fahrzeuge verwendet, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden (§ 7a Abs. 1 Satz 3 AEG) oder eine Teilnahme am Eisenbahnbetrieb auf Eisenbahninfrastrukturen gemäß § 2b Abs. 1 Nr. 1 bis 4 AEG bis in den Übergangsbahnhof des übergeordneten Netzes stattfindet (§ 7a Abs. 1 Satz 2 AEG). Soweit Teile des Netzes nach § 2b Abs. 1 AEG aus dem übergeordneten Netz ausgenommen werden, wird die DB Netz AG dies in ihrem Infrastrukturregister (www.dbnetze.com/jsr) veröffentlichen.
- d) Für die Behördenzuständigkeit siehe Ziffer 3.2.3 e).

3.2.5 Haftpflichtversicherung

Der ZB oder das einbezogene EVU muss vor erstmaliger Aufnahme des Verkehrs gegenüber der DB Netz AG nachweisen, dass eine – den Anforderungen der §§ 14 bis 14d) AEG entsprechende – Haftpflichtversicherung zur Deckung aller Ansprüche abgeschlossen wurde, die sich – gleich aus welchem Rechtsgrund – ergeben können. Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag sind der DB Netz AG unverzüglich schriftlich anzuzeigen.

3.3 Vertragliche Bestimmungen

3.3.1 Rahmenverträge

Die DB Netz AG hat in der Vergangenheit Rahmenverträge zur Nutzung von Schienenwegkapazitäten über einen längeren Zeitraum als eine Netzfahrplanperiode gemäß § 49 ERegG abgeschlossen (dritte Rahmenvertragsperiode 2016 – 2020; darunter auch Rahmenverträge mit einer Laufzeit von bis zu 15 Jahren).

Ab Netzfahrplanperiode 2021 hat die DB Netz AG im Hinblick auf die zusätzlichen neuen gesetzlichen Anforderungen aus EU-Durchführungsverordnung 2016/545 von der Möglichkeit, Rahmenverträge anzubieten, Abstand genommen und bis auf weiteres keine neuen Rahmenverträge abgeschlossen.

Zur Netzfahrplanperiode 2026 wird die DB Netz AG den Abschluss von Rahmenverträgen auf der neuen Rechtsgrundlage aus § 49 und § 49 a ERegG sowie EU-Durchführungsverordnung 2016/545 wieder anbieten. Rahmenverträge und ihre nachträgliche Änderung bedürfen gemäß § 49 Absatz 2 ERegG der vorherigen Genehmigung der Regulierungsbehörde; hierzu wird die DB Netz AG das in § 49 a ERegG beschriebene Genehmigungsverfahren durchführen.

Einzelheiten zur Anmeldung von Rahmenverträgen und dem Koordinierungs- und Streitbeilegungsverfahren sind unter Ziffer 4.4. dieser Nutzungsbedingungen beschrieben.

3.3.2 Verträge mit EVU

3.3.2.1 Grundsatz Infrastrukturnutzungsvertrag

Gemäß Ziffer 3.2.1.1 ist bis zu den dort genannten Zeitpunkten als Voraussetzung für die Inanspruchnahme von Leistungen nach den NBN ein Grundsatz-INV abzuschließen.

3.3.2.2 Einzelinfrastrukturnutzungsverträge mit EVU

Auf der Grundlage des nach Ziffer 3.2.1.1 abgeschlossenen Grundsatz-INV schließt die DB Netz AG ENV bzw. ENV-SE mit EVU gemäß § 1 Abs. 12 Nr. 1 ERegG ab. Der ENV räumt dem EVU das Benutzungsrecht an der Zugtrasse i. S. d. § 1 Nr. 20 ERegG im vertraglich vereinbarten Umfang und nach Maßgabe dieser NBN ein. Der ENV-SE räumt dem EVU das Nutzungsrecht an Kapazitäten in Serviceeinrichtungen im vertraglich vereinbarten Umfang und nach Maßgabe dieser NBN ein.

3.3.3 Verträge mit anderen Zugangsberechtigten

Für Verträge mit anderen Zugangsberechtigten gilt Ziffer 3.3.2 entsprechend.

3.3.4 Allgemeine Geschäftsbedingungen

3.3.4.1 Weitere Rechte und Pflichten der DB Netz AG

3.3.4.1.1. Prüfungsrechte und Weisungsbefugnis der DB Netz AG

Die DB Netz AG ist berechtigt, sich auf ihrem Schienennetz und in ihren Serviceeinrichtungen jederzeit davon zu überzeugen, ob

- a) der ZB oder das einbezogene EVU den vertraglich vereinbarten Nutzungszweck nicht überschreitet,
- b) der ZB oder das einbezogene EVU seinen vertraglichen Verpflichtungen – insbesondere gem. Ziffer 3.3.4 – nachkommt.

3.3.4.1.1.1.

Zu diesen Zwecken kann im Betriebsführungsbereich der DB Netz AG das mit der Durchführung dieser Kontrollen von der DB Netz AG betraute Personal dem Personal des ZB oder einbezogenen EVU Anweisungen erteilen und die Fahrzeuge, Anlagen und Einrichtungen des ZB oder einbezogenen EVU nach vorheriger Abstimmung betreten. Eine vorherige Abstimmung ist bei Gefahr im Verzug nicht notwendig. Das Personal des ZB oder einbezogenen EVU hat die Anweisungen des von der DB Netz AG betrauten Personals zu befolgen.

3.3.4.1.1.2.

Dem von der DB Netz AG betrauten Personal ist im Rahmen der zur Verfügung stehenden Möglichkeiten (z. B. nicht bei Ausbildungs- oder Prüfungsfahrten des ZB oder einbezogenen EVU) und nach vorheriger Abstimmung vom ZB oder dem einbezogenen EVU die Mitfahrt in den Führerräumen der Fahrzeuge des ZB oder einbezogenen EVU einzuräumen. Die Mitfahrt erfolgt unentgeltlich, sofern nicht der ZB oder das einbezogene EVU ausdrücklich ein billiges Entgelt verlangt.

3.3.4.1.1.3. Bonitätsprüfung

Die DB Netz AG ist berechtigt, vor Vertragsschluss sowie im Laufe der Vertragsbeziehung Bonitätsprüfungen vorzunehmen. Siehe hierzu Ziffern 5.9.2 (für die Trasse) und 7.3.1.4.10 (für Serviceeinrichtungen).

3.3.4.2 Rechte und Pflichten des ZB oder des einbezogenen EVU

Die Benutzung des von der DB Netz AG betriebenen Schienennetzes und die Nutzung von Kapazitäten in von ihr betriebenen Serviceeinrichtungen setzt – neben den Regelungen der Ziffer 3.2 – folgendes voraus:

- a) Der ZB oder das einbezogene EVU ist verpflichtet, das nach Maßgabe des ENV und / oder ENV-SE vereinbarte Infrastrukturnutzungsentgelt zu zahlen.
- b) Der ZB oder das einbezogene EVU muss nach den NBN sowie nach Maßgabe eines ENV zur Benutzung und / oder nach Maßgabe eines ENV-SE zur Nutzung berechtigt sein.
- c) Ist ein ENV-SE für mehr als eine Netzfahrplanperiode geschlossen, muss der ZB oder das einbezogene EVU zusätzlich zu dem laufenden ENV-SE nach Maßgabe der jeweils aktuellen

NBN und des jeweils aktuellen Grundsatz-INV zur Benutzung berechtigt sein. Die jeweils vereinbarte Funktionalität – mit Ausnahme der Produktkategorie – sowie sonstige Einstufung des vertragsgegenständlichen Nutzungsobjekts bleiben im Verhältnis zum Vertragspartner des ENV-SE verbindlich. Die DB Netz AG behält sich vor, Gleise auch während eines langlaufenden ENV-SE umzukategorisieren, wenn der Ist-Zustand vom Soll-Zustand zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses abweicht. Kündigungsrechte des ZB gem. § 8 Abs. 3 G-INV und der DB Netz AG nach Ziffer 3.3.4.4.4 sowie etwaige erforderliche Anpassungen aufgrund Änderung der Geschäftsgrundlage (§ 313 BGB) bleiben unberührt.

- d) Der ZB oder das einbezogene EVU muss eine geltende Haftpflichtversicherung gemäß Ziffer 3.2.5 bei der Benutzung der Schienenwege und / oder der Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen der DB Netz AG vorhalten.
- e) Der ZB oder das einbezogene EVU ist für die Sicherheit seines Betriebs verantwortlich. Dies beinhaltet u. a. Folgendes:
 - Der ZB oder das einbezogene EVU ist verpflichtet, den für die Benutzung der von der DB Netz AG betriebenen Schienenwege und / oder der Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen geltenden Stand der Technik zu beachten. Der Stand der Technik ergibt sich u. a. aus dem betrieblich-technischen Regelwerk (vgl. Ziffer 3.2.1.2.1 sowie 3.2.1.2.3).
 - Ziffer 3.3.4.8 bleibt unberührt.

3.3.4.3 Übertragung vertraglicher Rechte und Pflichten

Der ZB oder das einbezogene EVU darf seine Rechte und Pflichten aus dem ENV oder ENV-SE nur im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen und nach vorheriger schriftlicher Zustimmung der DB Netz AG auf einen Dritten übertragen.

Die DB Netz AG darf ihre Rechte und Pflichten aus dem ENV oder ENV-SE auf ein verbundenes Unternehmen im Sinne der §§ 15 ff. AktG, das ebenfalls Eisenbahninfrastruktur betreibt, ohne Zustimmung des ZB oder des einbezogenen EVU übertragen.

3.3.4.4 Kündigung

3.3.4.4.1.

Die Vertragslaufzeit des ENV oder ENV-SE ergibt sich aus diesen Verträgen. Das Recht zur fristlosen Kündigung aus wichtigem Grund bleibt ebenfalls unberührt.

3.3.4.4.2.

Für die DB Netz AG liegt ein wichtiger Grund insbesondere dann vor, wenn

- a) nicht mehr alle nach Ziffer 3.2.3 erforderlichen Genehmigungen und die nach Ziffer 3.2.4 erforderliche Sicherheitsbescheinigung nachweisbar vorliegen,
- b) die Haftpflichtversicherung nach Maßgabe der vorstehenden Ziffer 3.2.5 nicht mehr nachweisbar vorliegt,
- c) der ZB oder das einbezogene EVU dem schriftlichen Verlangen auf Sicherheitsleistung in den Fällen der Ziffern 5.9.2 lit. a) und b) bzw. 7.3.1.4.10 a) – unbeschadet der in Ziffern 5.9.2 bzw. 7.3.1.4.10 geregelten Rechtsfolgen – nicht innerhalb von 20 Werktagen nachkommt oder diese Sicherheit durch monatliche Vorauszahlung abwendet,
- d) der ZB oder das einbezogene EVU gegen eine Verpflichtung aus der Ziffer 3.3.4.2 lit. e) schwerwiegend verstößt oder gegen Ziffer 3.3.4.2 lit. d) verstößt, oder wenn
- e) der ZB oder das einbezogene EVU eine der übrigen Verpflichtungen aus den Ziffern 3.2.1.1 bis 3.3.4.3 trotz dreimaliger, in angemessenem Abstand erklärter schriftlicher Abmahnung nicht erfüllt.

3.3.4.4.3.

Das besondere Kündigungsrecht für einen ENV nach § 60 Abs. 2 ERegG bleibt unberührt; auf den ENV-SE findet es entsprechende Anwendung.

3.3.4.4.4.

Der ZB oder das einbezogene EVU, die zum Zeitpunkt der Veröffentlichung von Änderungen der NBN oder der Erhöhung von Entgelten Vertragspartei eines langlaufenden ENV-SE sind, haben das Recht, diesen ENV-SE innerhalb einer Frist von einem Monat ab dem Zeitpunkt der Veröffentlichung der NBN bzw. der Entgelthöhen mit Wirkung zum Inkrafttreten der Änderung schriftlich oder per E-Mail zu kündigen. Dies gilt nicht, wenn die Änderungen der NBN oder die Entgelterhöhungen sich nicht auf das konkrete Nutzungsobjekt auswirken, sowie nicht für unterjährige Änderungen der NBN. Eine Kündigung per E-Mail ist an die in Ziffer 1.6.1 benannte für die jeweilige Serviceeinrichtung örtlich zuständige Region zu richten.

Für ENV-SE, die für mindestens zwei Netzfahrplanperioden geschlossen sind, gelten nach Ablauf der ersten Netzfahrplanperiode folgende Sonderregelungen für die Kündigung:

Die DB Netz AG ist berechtigt, an dem vertragsgegenständlichen Nutzungsobjekt Infrastrukturanpassungen durchzuführen, die infolge von Bedarfsplanmaßnahmen oder aus anderen wichtigen Gründen erforderlich sind. Wichtige Gründe liegen insbesondere vor, wenn durch die Infrastrukturanpassung

- eine höhere Kapazitätsauslastung des Schienennetzes (höhere Zugzahlen) oder
- eine Verbesserung der Leistungsqualität des Schienennetzes (höhere Pünktlichkeitsrate) oder
- eine Reduzierung der Fahr- und Beförderungszeiten insgesamt erreicht wird.

Wenn in diesen Fällen das vertragsgegenständliche Nutzungsobjekt nicht mehr oder nur noch eingeschränkt genutzt werden kann, so kann die DB Netz AG den ENV-SE kündigen. Die Kündigung muss dem ZB mindestens 27 Wochen vor dem geplanten Beginn der Maßnahme zugehen. Sofern für die wegfallende oder eingeschränkte Nutzbarkeit des Nutzungsobjekts eine tragfähige Alternative vorhanden ist, bietet DB Netz diese für die Restlaufzeit des gekündigten ENV-SE an. Die DB Netz AG wird den ENV-SE lediglich kündigen, sofern keine Einigung zur weiteren Nutzung mit dem ZB erzielt werden kann.

3.3.4.5 Arbeitsschutz

Etwaige Rechte und Pflichten der Vertragsparteien aus dem Arbeitsschutzrecht, insbesondere § 8 ArbSchG, bleiben unberührt.

3.3.4.6 Datenspeicherung/Datenverarbeitung

- a) Die DB Netz AG ist berechtigt, im erforderlichen Umfang Daten, die sich aus den Antragsunterlagen oder der Vertragsdurchführung ergeben, an Versicherer zur Beurteilung des Risikos und zur Abwicklung von Versicherungsfällen zu übermitteln.
- b) Die DB Netz AG ist berechtigt, Anmelde- und Vertragsdaten sowie Daten aus Vertragsunterlagen in erforderlichem Umfang an die DB Station&Service AG zu übermitteln, soweit diese Daten der Anmeldung der Stationshalte im Stationsportal dienen oder zur Validierung der Stationspreiskalkulation genutzt werden.
- c) Die DB Netz AG ist ferner berechtigt, allgemeine Vertrags-, Abrechnungs- und Leistungsdaten in Datensammlungen zu führen und an ihr Personal weiterzugeben, soweit dies zur Infrastrukturnutzung notwendig ist.
- d) Zudem ist die DB Netz AG berechtigt, Daten über die Nutzung der vom ZB oder einbezogenem EVU genutzten Zugtrassen und Kapazitäten in Serviceeinrichtungen an andere EIU weiterzuleiten, zum Zwecke der Abrechnung von Infrastrukturleistungen oder zum Betrieb von Reisendeninformationssystemen.

- e) Die DB Netz AG ist aus Gründen der Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs berechtigt, Daten aus der Trassenanmeldung, Anmeldungen zur Nutzung von Kapazitäten, Fahrplanangaben und die tatsächlichen Verkehrsbewegungen an Sicherheitsbehörden und Dienstleister, insbesondere DB Sicherheit GmbH und Konzernsicherheit, die zur Vertraulichkeit verpflichtet werden, zu übermitteln.

3.3.4.7 Haftung

3.3.4.7.1. Haftung nach den gesetzlichen Bestimmungen; Freistellung

Jeder Vertragspartner haftet bei einer Verletzung vertraglicher oder außervertraglicher Pflichten nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die NBN keine abweichenden Regelungen enthalten. Der hiernach ersatzpflichtige Vertragspartner stellt den anderen Vertragspartner und dessen Mitarbeiter von der Inanspruchnahme durch Dritte frei.

3.3.4.7.2. Sachschäden

Im Verhältnis zwischen DB Netz AG und dem ZB oder dem einbezogenen EVU wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 10.000 Euro übersteigt; es gilt ferner nicht, wenn einem Beteiligten Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt oder wenn außer eigenen Sachschäden der Beteiligten auch Sachschäden Dritter oder Personenschäden zu ersetzen sind.

3.3.4.7.3. Schadenersatz

Auf Schadenersatz haften die DB Netz AG sowie der ZB oder das einbezogene EVU – gleich aus welchem Rechtsgrund – bei Vorsatz und grober Fahrlässigkeit.

Bei einfacher Fahrlässigkeit haften die DB Netz AG sowie der ZB oder das einbezogene EVU, vorbehaltlich eines mildernden Haftungsmaßstabes nach gesetzlichen Vorschriften (z.B. für Sorgfalt in eigenen Angelegenheiten), nur

- a) für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit,
- b) für Sachschäden nach Maßgabe von vorstehender Ziffer 3.3.4.7.2 und
- c) für Schäden nur aus der nicht unerheblichen Verletzung einer wesentlichen Vertragspflicht (Verpflichtung, deren Erfüllung die ordnungsgemäße Durchführung des Vertrags überhaupt erst ermöglicht und auf deren Einhaltung der Vertragspartner regelmäßig vertraut und vertrauen darf); in diesem Fall ist die Haftung jedoch auf den Ersatz des vorhersehbaren, typischerweise eintretenden Schadens begrenzt.

3.3.4.7.4. Haftpflichtgesetz, Verschuldenszurechnung, Gesamtschuldnerausgleich

Die sich nach Ziffer 3.3.4.7.3 ergebenden Haftungsbeschränkungen gelten auch bei Pflichtverletzungen durch bzw. zugunsten von Personen, deren Verschulden die DB Netz AG bzw. der ZB oder das einbezogene EVU nach gesetzlichen Vorschriften zu vertreten hat.

Haften die DB Netz AG und der ZB oder das einbezogenen EVU als Gesamtschuldner für Schäden eines Dritten, so finden die Haftungsbeschränkungen nach Ziffer 3.3.4.7.3 und dieser Ziffer 3.3.4.7.4 in Bezug auf den Gesamtschuldnerausgleich im Innenverhältnis zwischen der DB Netz AG und dem ZB oder dem einbezogenen EVU keine Anwendung.

3.3.4.7.5. Datenweitergabe

Verursacht ein ZB einem anderen ZB einen Schaden, so ist die DB Netz AG berechtigt, die Daten des den Schaden verursachenden ZB dem geschädigten ZB mitzuteilen.

3.3.4.8 Verantwortung und Haftung für Umweltschäden

Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Betriebsabwicklung des ZB oder des einbezogenen EVU oder gelangen wassergefährdende Stoffe aus den vom ZB oder einbezogenen EVU verwendeten Betriebsmitteln in das Erdreich oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren für den Eisenbahnbetrieb, hat der ZB oder das einbezogene

EVU unverzüglich die nächste besetzte Betriebsstelle der DB Netz AG zu verständigen. Diese Meldung lässt die Verantwortung des ZB oder des einbezogenen EVU für die sofortige Einleitung von Gegenmaßnahmen und die ihm obliegende gesetzliche Pflicht unberührt. Macht die Gefahrensituation gem. Satz 1 eine Räumung von Infrastruktureinrichtungen oder Teilen von diesen notwendig, trägt der verursachende ZB oder das einbezogene EVU die Kosten.

Der ZB oder das einbezogene EVU führt in Erfüllung seiner Pflichten als Verhaltensstörer alle zur Beseitigung der freigesetzten umweltgefährdenden Stoffe notwendigen Maßnahmen durch, wenn sie bei seinen Verkehrsleistungen – auch unverschuldet – aufgetreten sind.

Die DB Netz AG ist berechtigt, diese Maßnahmen auf Kosten des verursachenden ZB oder des einbezogenen EVU durchführen zu lassen. Sie räumt dem ZB oder dem einbezogenen EVU zuvor unter angemessener Fristsetzung die Möglichkeit ein, die Maßnahmen selbst durchzuführen, es sei denn, es liegt Gefahr im Verzug vor.

Der Umgang mit flüssigen wassergefährdenden Stoffen im Sinne der AwSV, z.B. das Umschlagen, Abfüllen oder Lagern solcher Stoffe oder ihr Verwenden z. B. zum Entfernen von Graffiti, ist nicht erlaubt. Dies gilt nicht für Ölumfüllstellen im Sinne von Ziffer 7.3.1.2.4.10, die in der Liste der Serviceeinrichtungen unter dem Link

www.dbnetze.com/serviceeinrichtungen

aufgeführt sind.

Der ZB oder das einbezogene EVU verpflichtet sich, seine Fahrzeuge nur an hierfür eingerichteten Stellen zu betanken, an denen mittels baulicher Anlagen ein ausreichender Gewässerschutz gewährleistet ist. Eventuelle Ausnahmen regelt die TRbF 30.

Bei der Nutzung von Anlagen/Serviceeinrichtungen der DB Netz AG hat der ZB oder das einbezogene EVU alle jeweils einschlägigen gesetzlichen und untergesetzlichen Bestimmungen des öffentlichen Rechts, insbesondere des Gefahrgut-, Boden-, Gewässer- und des Immissionschutzrechts zu beachten sowie alle die Nutzung der Anlagen betreffenden behördlichen Vorschriften, Bescheide und Auflagen zu erfüllen. Dies gilt auch, soweit diese gegenüber der DB Netz AG als Betreiber der Anlagen ergehen sollten und die DB Netz AG den ZB oder das einbezogene EVU hierüber informiert. Bestehen Restriktionen für die Arbeiten und Tätigkeiten in bestimmten Anlagen/Serviceeinrichtungen bzw. deren Nutzung über die vorgenannten gesetzlichen Bestimmungen hinaus, d. h. durch gesonderte behördliche Vorschriften, Bescheide und Auflagen, so werden diese über das APN (vgl. Ziffer 7.3.1.6.1.1) veröffentlicht.

Die DB Netz AG behält sich vor, die Einhaltung der Anforderungen auch unangekündigt zu überprüfen und bei Verstößen den Betrieb zu untersagen. Wird die DB Netz AG oder ein mit ihr nach § 15 AktG verbundenes Unternehmen oder die Bundesrepublik Deutschland – das Bundeseisenbahnvermögen – wegen etwaiger Verstöße öffentlich-rechtlich und/oder privatrechtlich in Anspruch genommen, die durch den ZB oder das einbezogene EVU begangen worden sind, so verpflichtet sich der ZB oder das einbezogene EVU, diese von sämtlichen Kosten einer solchen Inanspruchnahme ohne Einschränkung freizustellen. Sie sind zudem verpflichtet, alle Informationen zu liefern, die darüber Aufschluss geben, wie die jeweilige Serviceeinrichtung genutzt wurde und aktuell genutzt wird.

Ist die DB Netz AG ausschließlich als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch den ZB oder das einbezogene EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt der ZB oder das einbezogene EVU die der DB Netz AG entstehenden Kosten. Wird die DB Netz AG als Eigentümerin oder ein mit ihr nach § 15 AktG verbundenes Unternehmen oder die Bundesrepublik Deutschland – das Bundeseisenbahnvermögen – aufgrund von Verunreinigungen öffentlich-rechtlich und/oder privatrechtlich in Anspruch genommen, die durch den ZB oder das einbezogene EVU verursacht worden sind, so verpflichtet sich der ZB oder das einbezogene EVU, diese von sämtlichen Kosten einer solchen Inanspruchnahme ohne Einschränkung freizustellen. Etwaige Ausgleichsansprüche des ZB oder des einbezogenen EVU

gegenüber den Freigestellten nach § 24 Abs. 2 BBodSchG und/oder § 9 Abs. 2 USchadG sind ausgeschlossen. Im Übrigen gelten die gesetzlichen Bestimmungen.

3.3.5 Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Nutzung von Personenbahnsteigen der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH

3.3.5.1 Informationen des ZB an die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (RNI)

3.3.5.1.1.

Zur Gewährleistung der Reisendeninformation stellt der ZB sicher, dass die RNI rechtzeitig vor der Abfahrt des Zuges zumindest über folgende, über die Datenübergabeschnittstelle übermittelte, Information verfügt:

- Besonderheiten: z.B. außergewöhnlich hohes Reisendenaufkommen, Reisende mit besonderem Betreuungsbedarf.

3.3.5.1.2.

Ergebnisse von Reisendenzählungen oder qualifizierte Schätzungen zu den Reisendenzahlen (Ein- und Aussteiger aller Züge des ZB) pro Tag (untergliedert nach Montag bis Freitag, Samstag und Sonn-/Feiertage) und Station stellen die ZB der RNI einmal jährlich, spätestens zum 30. Juni unentgeltlich zur Verfügung. Diese Daten sind für die Dimensionierung der Infrastrukturanlagen, Durchführung von Sicherheitsauflagen und Bewilligungsverfahren der Fördermittelgeber erforderlich. Die RNI wird die ihr überlassenen Daten vertraulich behandeln. Hierfür ist das unter folgendem Link abrufbare Format zu nutzen: www.deutschebahn.com/regionetz.

3.3.5.1.3.

Der Gesamtausfall der Bahnsteigbeleuchtung an vom ZB genutzten Bahnsteigen muss vom Zugpersonal des ZB unverzüglich an die jeweils regional zuständige Stelle gemeldet werden, im Internet zu finden unter www.deutschebahn.com/regionetz.

3.3.5.2 Informationspflichten des ZB bei Betriebsstörungen

3.3.5.2.1.

Über erhebliche Betriebsstörungen/Verspätungen im Zuglauf, die ihre Ursache nicht im Verantwortungsbereich der RNI haben, informiert der ZB unverzüglich die jeweils regional zuständige Stelle (vgl. 3.3.5.1.3).

3.3.5.2.2.

Über erhebliche Störungen, die ihre Ursache im Verantwortungsbereich der RNI haben, informiert die RNI den ZB unverzüglich. Darüber hinaus wird die RNI alle ihr vorliegenden, für den Betrieb relevanten Informationen an den ZB weitergeben. Für Informationen Dritter wird hierbei keine Gewähr übernommen.

3.3.5.3 Abweichungen der vereinbarten Halte

Abweichungen von den mit dem Trassennutzungsvertrag gewährten Halten aus Gründen, die außerhalb des Leistungsbereiches der RNI liegen, gehören zum allgemeinen Betriebsrisiko. Sie gehen jeweils zu Lasten und Gefahr des im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartners und berechtigen diesen nicht zur Verweigerung seiner vertraglichen Rechte und Pflichten. Vertraglich vereinbarte Leistungsmengen (gewährte Zughalte) sind immer entgeltpflichtig, es sei denn, die Abweichungen resultieren aus Gründen, die im Leistungsbereich der RNI liegen. Die Befreiung des Vertragspartners von seiner Pflicht zur Gegenleistung richtet sich nach den allgemeinen zivilrechtlichen Vorschriften.

3.3.5.4 Reisendeninformation

3.3.5.4.1.

Die RNI behält sich das ausschließliche Recht vor, an den Personenbahnsteigen Einrichtungen vorzuhalten, die allein dazu bestimmt sind, die Reisenden abhängig von der technischen Ausstattung der jeweiligen Station über die aktuelle Zug- und Betriebslage der Züge des ZB anhand der ihr vorliegenden Daten zu informieren.

3.3.5.4.2.

Der ZB ist daneben berechtigt, weitere bei ihm vorhandene Daten zur Zug- und Betriebslage über von der RNI vorgegebene Schnitt- und Übergabestellen an die RNI zur Information der Reisenden weiterzuleiten. Die RNI wird die Reisenden abhängig von der technischen Ausstattung in der jeweiligen Station über die aktuelle Zug- und Betriebslage informieren.

3.3.5.4.3.

Bei Personenbahnsteigen, in denen RNI tatsächlich nicht über die aktuelle Zug- und Betriebslage informiert, ist der Zugangsberechtigte/das Eisenbahnverkehrsunternehmen berechtigt, über die aktuelle Zug- und Betriebslage der eigenen Züge zu informieren.

3.4 Besondere Zugangsbedingungen

3.4.1 Anforderungen an Fahrzeuge

Der ZB oder das einbezogene EVU muss sicherstellen, dass die von ihm eingesetzten Fahrzeuge sicher sowie störungs- und fehlerfrei auf der Infrastruktur der DB Netz AG zum Einsatz kommen.

3.4.1.1 Zulassung

Zum Einsatz kommende Fahrzeuge müssen im Regelfall für den Einsatz im Schienennetz/in den Serviceeinrichtungen der DB Netz AG zugelassen sein. D. h., der ZB oder das einbezogene EVU muss über

- die Abnahme nach EBO oder
- die Inbetriebnahmegenehmigung nach TEIV oder
- eine Inbetriebnahmegenehmigung nach EIGV oder
- eine Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen auf dem Netz der DB Netz AG nach EU 2016/797

für die einzusetzenden Fahrzeuge (vgl. die Ziffer 3.2.3) verfügen. Er muss darüber hinaus über eine Haftpflichtversicherung nach Ziffer 3.2.5 verfügen.

3.4.1.2 Nichterfüllung von Fahrzeuganforderungen

- a) Für die den gesetzlichen und untergesetzlichen Bestimmungen entsprechende Durchführung von Untersuchungen und die Instandhaltung seiner Fahrzeuge ist ausschließlich der ZB oder das einbezogene EVU verantwortlich. In den Wagenpark des ZB oder des einbezogenen EVU eingestellte Fahrzeuge Dritter oder aufgrund besonderer Abmachungen übernommene Fahrzeuge anderer ZB oder einbezogener EVU gelten insoweit als Fahrzeuge des ZB oder des einbezogenen EVU. Wird die DB Netz AG gleichwohl wegen nicht, nicht vollständig oder nicht fachgerecht durchgeführter Untersuchungen oder Instandhaltungsarbeiten in Anspruch genommen, gilt Ziffer 3.3.4.7 entsprechend.
- b) Erfordert ein Verstoß des ZB oder des einbezogenen EVU gegen Verpflichtungen aufgrund der Richtlinien im Sinne von Ziffer 3.2.1.2 oder den Bestimmungen dieses Absatzes ein Aussetzen von Fahrzeugen des ZB oder des einbezogenen EVU, setzt der ZB oder das einbezogene EVU diese Fahrzeuge unverzüglich auf seine Kosten aus dem Zugverband aus. Andernfalls setzt die DB Netz AG das/die Fahrzeug(e) auf Kosten des ZB oder des einbezogenen EVU aus bzw. lässt das Aussetzen auf Kosten des ZB oder des einbezogenen EVU

durchführen. Dies gilt auch für daraus folgende Abstellungen von Fahrzeugen. Ziffer 3.3.4.1.1 gilt entsprechend.

3.4.2 Anforderungen an das Personal

- a) Der ZB oder das einbezogene EVU ist dafür verantwortlich, dass die von ihm eingesetzten Personen (einschließlich Mitarbeiter Dritter) über die erforderlichen Qualifikationen und Kenntnisse (einschließlich ggf. erforderlicher Orts- und Streckenkenntnisse) verfügen und dass diese Qualifikationen und Kenntnisse – auch im Rahmen von Fortbildungen – während der Dauer des ENV bzw. ENV-SE aufrecht erhalten werden. Soweit es sich bei den eingesetzten Personen um Betriebsbeamte im Sinne des § 47 EBO handelt, müssen diese die Anforderungen der EBO erfüllen und die deutsche Sprache in Wort und Schrift beherrschen. Auf Grenzbetriebsstrecken können Besonderheiten nach Maßgabe des betrieblich-technischen Regelwerks (vgl. Ziffer 3.2.1.2.3) bestehen.
- b) Auf Nachfrage hat der ZB oder das einbezogene EVU nachzuweisen, dass er bzw. es die ihm obliegenden Verpflichtungen nach diesen NBN, auch soweit diese sein Personal betreffen, erfüllt.

3.4.3 Außergewöhnliche Transporte

Transporte, die wegen ihrer äußeren Abmessungen, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit besondere Anforderungen an die Infrastruktur stellen (z.B. Traglast von Brückenbauwerken, Streckenklasse, Fahrzeugumgrenzung) bzw. nur unter besonderen technischen oder betrieblichen Bedingungen befördert werden können, gelten als aT (vgl. technische Netzzugangsbedingungen, Anlage 3.2.1.2.2).

3.4.3.1 Machbarkeitsstudie aT

Für die Anmeldung von aT, mit Ausnahme von übergroßen Fahrzeugen zur Personenbeförderung nach Ziffer 3.4.3.2, ist nach den Regelungen der technischen Netzzugangsbedingungen (Anlage 3.2.1.2.2) eine Machbarkeitsstudie aT bei der DB Netz AG in Auftrag zu geben, durch welche die jeweiligen transportspezifischen Beförderungsbedingungen festgelegt und übergeben werden.

Die im Ergebnis der Machbarkeitsstudie aT festgelegten Bedingungen sind bei der Nutzung der Schienenwege der DB Netz AG einzuhalten. Dazu ist in der Machbarkeitsstudie aT dem ZB vorgegeben, soweit notwendig, vor Anmeldung einer Zugtrasse im Gelegenheitsverkehr eine „Betriebsprogrammstudie für aT und Versuchsfahrten“ gem. Ziffer 5.4.9 durchführen zu lassen.

Die Machbarkeitsstudie aT wird innerhalb von 14 Werktagen (bzw. 2 Monaten bei Spezialtransporten) nach Beauftragung erstellt. Die Beantragung der Machbarkeitsstudie aT muss über die Internetanwendung „Machbarkeitsstudie außergewöhnliche Transporte einfach ordern“ (MaTeo) erfolgen.

MaTeo wird im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/mateo

Weitere Informationen zum Zugang und zur Nutzung von MaTeo sind als Anlage 3.4.3.1 Bestandteil dieser NBN.

Das Erstellen einer Machbarkeitsstudie aT ist eine Zusatzleistung der DB Netz AG i. S. d. Ziffer 5.4.2, wenn bei LÜ-Transporten (mit oder ohne Schwerlast), einschließlich der Einschränkungs- werte der Tafeln 2₁ und 2₃ (UIC Verladerichtlinie Band 1) das Lademaß über die gem. der Anlage 5.4.2 dargestellten Umrisslinie überschritten wird.

Eine in der Machbarkeitsstudie aT, nach den Regelungen der technischen Netzzugangsbedingungen (Anlage 3.2.1.2.2), festgelegte Begleitung des Transportes durch einen Mitarbeiter der DB Netz AG (Betrieblicher Begleiter aT) ist eine Zusatzleistung der DB Netz AG i. S. d. Ziffer 5.4.8.

Regelungen zur Anmeldung von aT und Kosten der Erstellung einer Machbarkeitsstudie aT enthalten die Ziffern 4.7.1 und 5.4.2. Die Regelungen zu den Kosten des „Betrieblichen Begleiters aT“ enthalten die Ziffer 5.4.8.

3.4.3.2 Befahrbarkeitsprüfung

Für die Anmeldung von übergroßen Fahrzeugen zur Personenbeförderung ist eine Befahrbarkeitsprüfung nach den Regelungen der technischen Netzzugangsbedingungen Ziffer E.4 bis E.8 (Anlage 3.2.1.2.2) zu beantragen. Ist im Ergebnis der Befahrbarkeitsprüfung ein restriktionsfreier Verkehr des übergroßen Fahrzeuges möglich, wird eine lichtraumtechnische Freigabe erteilt.

Das Erstellen einer Befahrbarkeitsprüfung ist eine Zusatzleistung der DB Netz AG i. S. d. Ziffer 5.4.3.

Regelungen zu den Kosten der Erstellung einer Befahrbarkeitsprüfung enthält die Ziffer 5.4.3.

3.4.4 Gefahrguttransporte

Der Transport von gefährlichen Gütern wird durch das Gefahrgutbeförderungsgesetz und der darauf basierenden Verordnungen wie z. B. der GGVSEB (einschließlich dem RID) geregelt.

Näheres zu Gefahrguttransporten ergibt sich aus den Ziffern 2.4.3 und 4.7.2.

3.4.5 Probefahrten und andere Sonderfälle

3.4.5.1 Überführung

Bedingungen für Überführungsfahrten auch in Havariefällen bestimmen sich nach den Festlegungen des EBA.

3.4.5.2 Erprobung

Die Bedingungen und Anforderungen der DB Netz AG zur Vorbereitung und Durchführung von Probefahrten sind unter www.dbnetze.com/probefahrten veröffentlicht.

3.4.5.3 Kompatibilitätsnachweis Brücke

Für die Bewertung des Einsatzes von Zügen (Neufahrzeuge, Bestandsfahrzeuge nach Umbau bei Veränderung der Geometrie und Radsatzlast), ist eine Nachweisführung zur statischen und dynamischen Brückenkompatibilität vom ZB zu beantragen.

3.4.6 Grenzlasten für Züge

Die auf den Strecken der DB Netz AG möglichen Grenzlasten für Züge des Schienengüterverkehrs sind im Grenzlastanzeiger (GretA) veröffentlicht.

GretA wird im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/greta

Die Grenzlast ist abhängig von den technischen Parametern des bzw. der zum Einsatz kommenden Triebfahrzeuge sowie von den technischen Parametern der Strecke.

Für Trassen des Schienengüterverkehrs dürfen grundsätzlich nur Triebfahrzeuge bestellt werden, für die Regelgrenzlasten für das Streckennetz der DB Netz AG vorhanden sind.

Verbindlich für die Trassenanmeldung sind die für eine Wagenzuglänge von 700 m ausgewiesenen Regelgrenzlasten.

Für Züge des Schienenpersonenverkehrs ist eine Grenzlastbetrachtung im Regelfall nicht erforderlich. Unbenommen davon besteht die Möglichkeit, eine Einzelgrenzlastberechnung zu beantragen.

Sollen

- mit bestimmten Zügen des SGV höhere als die dort genannten Grenzlasten befördert werden und/oder
- Triebfahrzeugvarianten zum Einsatz kommen, für die ausweislich des Grenzlastanzeigers noch keine Regelgrenzlasten für das Streckennetz der DB Netz AG vorhanden sind,

ist das Vorliegen des entsprechenden für den beabsichtigten Verkehrszeitraum gültigen Ergebnisses einer Einzelgrenzlastberechnung erforderlich. Nach Beauftragung einer zug- und laufwegspezifischen Einzelgrenzlastberechnung wird geprüft, ob und ggf. unter welchen Bedingungen höhere Grenzlasten möglich sind. Die Ergebnisse der Einzelgrenzlastberechnung sind bis zu der dort angegebenen Wagenzugmasse und/oder -länge gültig.

Eine Einzelgrenzlastberechnung wird innerhalb von 15 Arbeitstagen nach Beauftragung erstellt.

Die Beauftragung der Einzelgrenzlastberechnung muss über die Internetanwendung GretA erfolgen.

Weitere Informationen zum Zugang und zur Nutzung von GretA sind als **Anlage 3.4.3.1** Bestandteil dieser NBN.

Regelungen zur Trassenanmeldung von Zügen mit einer Einzelgrenzlastberechnung enthält die Ziffer 4.7.3.

3.4.6.1 Rückfallebenen bei Ausfall von GretA

a) Regelgrenzlast

Sollte GretA nicht zur Verfügung stehen oder möchte der ZB oder das einbezogene EVU die Regelgrenzlasten in seinen eigenen Systemen vorhalten, so können die aktuellen Daten über www.dbnetze.com/grenzlast abgerufen werden.

b) Einzelgrenzlast

Sollte GretA ungeplant und über einen längeren Zeitraum nicht zur Verfügung stehen, so besteht die Möglichkeit der Beauftragung einer Einzelgrenzlastberechnung mit dem unter www.dbnetze.com/formulare bereitgestellten Vordruck. Dieser ist per Mail an die jeweilige Start-Region zu senden.

Region Mitte: egb-mitte@deutschebahn.com

Region Nord: egb-nord@deutschebahn.com

Region Ost: egb-ost@deutschebahn.com

Region Süd: egb-sued@deutschebahn.com

Region Südost: egb-suedost@deutschebahn.com

Region Südwest: egb-suedwest@deutschebahn.com

Region West: egb-west@deutschebahn.com

3.4.7 Umsetzung des Schienenlärmschutzgesetzes

Gemäß § 3 Abs. 1 i.V.m. § 1 Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG) ist mit Beginn des Netzfahrplans 2020/21 am 13. Dezember 2020 das Fahren oder Fahrenlassen von Güterzügen, in die laute Güterwagen eingestellt sind, auf dem deutschen Schienennetz auf der regelspurigen öffentlichen Eisenbahninfrastruktur verboten. Ein Personenzug, in den ein oder mehrere Güterwagen eingestellt sind, ist einem Güterzug gleichgestellt und unterliegt damit ebenfalls diesem gesetzlichen Verbot. Bereits der Einsatz nur eines lauten Güterwagens in einem Zug führt dazu, dass dieser Zug dem Verbot des § 3 Abs. 1 SchlärmschG unterfällt.

Ein Güterwagen im Sinne des SchlärmschG ist ein Fahrzeug, das als Güterwagen zugelassen ist.

Die Definition des Begriffes „lauter Güterwagen“ ist § 2 Abs. 1 SchlärmschG zu entnehmen.

Folgende Güterwagen sind einem Güterwagen gleichgestellt, der bei der Inbetriebnahme die Voraussetzungen der in § 2 Abs. 1 des SchlärmschG genannten Vorschriften erfüllt hat, und werden folglich als leise Güterwagen behandelt:

- ohne Erbringung eines akustischen Nachweises, ein Güterwagen, der von Grauguss-Bremssohlen auf Verbundstoff-Bremssohlen oder Scheibenbremsen umgerüstet worden ist, oder
- mit Erbringung eines Nachweises, ein Güterwagen, der auf andere als die in Nummer 1 genannte Weise so umgebaut worden ist, dass er die für die Inbetriebnahme nachzuweisenden Emissionsgrenzwerte der in § 2 Absatz 1 SchlärmschG genannten Vorschriften einhält.

Befreiungen vom Verbot des Fahrens oder Fahrenlassens von lauten Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz auf der regelspurigen öffentlichen Eisenbahninfrastruktur sind nach § 5 SchlärmschG möglich.

3.4.7.1 Erklärung zur Einführung von geeigneten Prozessen im Vorfeld der Trassenanmeldungen für den Einsatz von Güterwagen

Die Zugangsberechtigten erklären, dass sie geeignete Prozesse eingeführt haben, die sicherstellen, dass sie auf einer Trasse für leise Züge nur leise oder gemäß § 5 SchlärmschG befreite laute Güterwagen einsetzen werden. Wenn die Zugangsberechtigten bei der Beantragung von Schienenwegkapazität nicht ausschließen können, dass in einem Zug laute und nicht gemäß § 5 SchlärmschG befreite Güterwagen enthalten sein werden, erklären sie, dass sie die Zuweisung solcher Schienenwegkapazität nur im Gelegenheitsverkehr (vgl. Ziffer 3.4.7.2) beantragen werden, bei der aufgrund ihrer Konstruktion (vgl. Ziffer 3.4.7.3 b)) sichergestellt werden kann, dass die maximal zulässige Schallemission durch den betroffenen Güterzug nicht überschritten wird.

Ausschließen können die Zugangsberechtigten den Einsatz von lauten und nicht gemäß § 5 SchlärmschG befreiten Güterwagen beispielsweise, wenn sie ausschließlich neue oder vollständig umgerüstete Wagen nutzen, solche von lauten Güterwagen durch technische oder betriebliche Verfahren trennen oder durch entsprechenden vertragliche Regelungen mit zuverlässigen Partnern trennen lassen.

3.4.7.2 Trassenanmeldungen

Die Zugangsberechtigten sind verpflichtet, bei der Trassenanmeldung durch entsprechendes Anklicken des Feldes „laut“, „leise“ oder „laut mit Befreiung“ den Einsatz von mindestens einem Güterwagen in einem Zug im Sinne des SchlärmschG mitzuteilen.

Soweit das Feld „laut“ angeklickt wird, wird die Trassenanmeldung nur im Gelegenheitsverkehr bearbeitet.

Weitere Informationen zu Anforderungen des Schienenlärmschutzgesetzes bei Trassenanmeldungen sind in der Richtlinie 402.0202 enthalten.

3.4.7.3 Trassenkonstruktion bei der Zuweisung von Zügen mit lauten Güterwagen

a) Netzfahrplan

Trassenanmeldungen im Netzfahrplan für Züge mit mindestens einem lauten Güterwagen werden abgelehnt, es sei denn, dass eine Befreiung vom Verbot gemäß § 5 SchlärmschG vorliegt und der Befreiungsnachweis der DB Netz AG in der vorgeschriebenen Form übersandt wurde.

b) Gelegenheitsverkehr

Trassenanmeldungen für laute Güterwagen im Gelegenheitsverkehr werden abgelehnt, es sei denn, dass eine Befreiung vom Verbot gemäß § 5 SchlärmschG vorliegt und der Befreiungsnachweis der DB Netz AG in der vorgeschriebenen Form übersandt wurde, oder durch die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit die zulässigen Schalleistungspegel beim Fahren des Zuges eingehalten werden, oder aufgrund der in § 4 Nr. 2 a) bis e) genannten Merkmale die Außenpegel der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung beim Fahren des Zuges eingehalten werden, da entsprechend dem Geschwindigkeitsprofil aus dem Lärmgutachten die Trassenanmeldung erfolgte und das Lärmgutachten der DB Netz AG in der vorgeschriebenen Form übersandt wurde.

Trassenverträge zu lauten Zügen im Gelegenheitsverkehr, deren Höchstgeschwindigkeit zum Zwecke der Erreichung des zulässigen Schalleistungspegels reduziert wird, werden frühestens fünf Arbeitstage vor der beabsichtigten Trassennutzung an die Zugangsberechtigten vergeben.

3.4.7.4 Überprüfung der Wagenlisten im Anschluss an die Zufahrt

Die DB Netz AG ist gemäß § 7 Abs. 3 Satz 2 SchlärmschG verpflichtet, regelmäßig und in Stichproben zu prüfen, dass Zügen mit lauten Güterwagen nur solche Schienenwegkapazität zugewiesen und solche Nutzungen zugelassen wurden, die im Einklang mit den Vorgaben des SchlärmschG stehen. Deshalb führt die DB Netz AG eine stichprobenartige Überprüfung von 5% der zugewiesenen Trassen durch.

Für die Durchführung der Stichprobenprüfung fordert die DB Netz AG die ZB auf, die vollständige Wagenliste des von der Stichprobenprüfung erfassenden Zuges innerhalb von 3 Wochen zu übermitteln.

Die Daten aus den Wagenlisten werden dabei mit den Daten aus Datenbanken der DB Netz AG verglichen.

Um eine maschinelle Auswertung der Daten zu ermöglichen, ist der von der DB Netz AG unter:

www.dbnetze.com/schienenlaermschutzgesetz

zur Verfügung gestellte Vordruck vollständig ausgefüllt an die E-Mailadresse schienenlaermschutzgesetz@deutschebahn.com zu senden oder über die von der DB Netz AG zur Verfügung gestellten IT-Schnittstelle zur Verfügung zu stellen. Um eine Zuordnung zum ENV zu ermöglichen, sind in der Betreffzeile dieser E-Mail die Zugnummer und der Verkehrstag anzugeben. Sämtliche Wagenlisten sind durch das EVU mindestens 12 Monate aufzubewahren. Sofern keine Zufahrt stattfindet, ist, anstatt der Zusendung der Wagenlisten der DB Netz AG mitzuteilen, dass der Zug ausgefallen ist.

Sofern der ZB innerhalb von 3 Wochen nach der Zufahrt die Wagenliste nicht übermittelt oder keine Mitteilung erfolgt, dass der Zug ausgefallen ist, wird der ZB einmalig aufgefordert, die Wagenliste innerhalb einer angemessenen Frist nachzureichen oder die Mitteilung bezüglich der ausgefallenen Zufahrt vorzunehmen. Erfolgt keine fristwahrende Übersendung der Wagenliste auch nach Aufforderung, wird der durchgeführte Zug nachträglich als laut geführt.

Die zur Netzfahrplanperiode 2020/21 bereits in der Datenbank enthaltenen Daten über Wagen werden als leise im Sinne des SchlärmschG behandelt. Die Datenbank wird ab der Netzfahrplanperiode 2020/21 stetig um Wagen ergänzt, welche nachweislich den Lärmgrenzwerten gem. SchlärmschG entsprechen. Zu diesem Zweck fordert die DB Netz AG bei den EVU entsprechende Nachweise zu einzelnen Wagen an. Die Erbringung der Nachweise hat innerhalb von 2 Wochen nach Aufforderung zu erfolgen. Sofern der ZB innerhalb von 2 Wochen nach der Aufforderung den Nachweis nicht übermittelt, wird der ZB einmalig aufgefordert, den Nachweis innerhalb von 1 Woche einzureichen. Erfolgt keine fristwahrende Übersendung des Nachweises auch nach der zweiten Aufforderung, wird der durchgeführte Zug nachträglich als laut geführt. Eine Ausnahme stellen Befreiungsdokumente gemäß § 5 SchlärmschG dar, die unmittelbar im Nachgang der Trassenanmeldung einzureichen sind. Die ZB haben den Nachweis wie folgt zu führen:

1. Für einen Wagen, der bei der Inbetriebnahme den Anforderungen der Verordnung (EU) 1304/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge - Lärm“, dem Beschluss 2011/229/EU oder der Entscheidung 2008/232/EG (siehe hierzu Artikel 8 der Verordnung (EU) 1304/2014) entsprochen hat, ist der Nachweis durch die Inbetriebnahmebescheinigung oder ein anderes vergleichbares Dokument, dem der Zeitpunkt der Inbetriebnahme zu entnehmen ist, zu führen.
2. Für einen Wagen, der vor dem Inkrafttreten der Verordnung (EU) 1304/2014 der Kommission vom 26. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge - Lärm“ in Betrieb genommen wurde oder für die er keine Genehmigungen nach dem Beschluss 2011/229/EU oder der Entscheidung 2008/232/EG (siehe hierzu Artikel 8 der Verordnung (EU) 1304/2014) besitzt, hat der ZB dadurch den Nachweis zu führen, dass er schriftlich versichert, dass der von ihm eingesetzte Wagen den Vorgaben des SchlärmSchG entspricht. Dabei hat der ZB auszuführen, welche internen Prozesse im Unternehmen implementiert sind, damit sichergestellt ist, dass die von ihm als leise deklarierten Wagen tatsächlich die Vorgaben des SchlärmSchG erfüllen.

ZB können den Nachweis auch durch andere geeignete Dokumente erbringen wie beispielsweise Werkstattprotokolle.

Wagen, welche aufgrund der Stichprobenprüfung in der Datenbank geführt werden und nachweislich die Lärmgrenzwerte gem. SchlärmSchG einhalten, gelten dauerhaft als geprüft. Die EVU sind verpflichtet, der DB Netz AG jede Änderung der relevanten Daten, insbesondere des Bremsystems, eines in der Datenbank enthaltenen Wagens unverzüglich mitzuteilen.

Sofern die stichprobenartige Prüfung dazu führt, dass der Einsatz eines lauten Güterwagens ermittelt wird, ist für diesen Güterwagen anschließend zu prüfen, ob eine Befreiung nach § 5 SchlärmSchG vorliegt. Führt die Prüfung dazu, dass keine korrekte Befreiung für den lauten Güterwagen vorliegt, wird diese Information dem Eisenbahn-Bundesamt mitgeteilt.

Der ZB wird über den Befund eines gemäß § 5 SchlärmSchG nicht befreiten eingesetzten lauten Güterwagens in Kenntnis gesetzt und über die weiteren Konsequenzen (hierzu sogleich im Folgenden) informiert.

Wird im Rahmen der Überprüfung festgestellt, dass es sich bei mehr als 1% der Trassenanmeldungen eines ZB, jedoch bei mindestens 5 Zügen, um Falschanmeldungen im Sinne des SchlärmSchG handelt, wird dieser ZB aufgefordert, ein Audit bezüglich der internen Prozesse zur Sicherstellung, dass zukünftig nur leise Züge bestellt und durchgeführt werden, in Auftrag zu geben. Der Bezugspunkt für die Berechnung von 1% bildet die Anzahl der Trassenanmeldungen aus der letzten Fahrplanperiode (Netzfahrplan und Gelegenheitsverkehr). Bei Neuverkehren ist die Anzahl der Trassenanmeldungen aus der aktuellen Fahrplanperiode heranzuziehen und es hat eine Hochrechnung auf die ganze Fahrplanperiode zu erfolgen. Innerhalb von 3 Monaten nach der Aufforderung zur Durchführung eines Audits hat der ZB der DB Netz AG nachzuweisen, dass er einen Auditor beauftragt hat. Innerhalb von weiteren 6 Monaten ist vom ZB der Nachweis zu erbringen, dass das Audit fristgerecht und korrekt durchgeführt wurde.

Werden die Nachweise über die Beauftragung eines Auditors und die Durchführung des Audits nicht fristgerecht eingereicht, kann der ZB nur im Gelegenheitsverkehr laute Züge bestellen. Eine Anmeldung zum Netzfahrplan ist ausgeschlossen. Sobald der ZB den Nachweis erbringt, dass das Audit erfolgreich durchgeführt wurde, ist eine Anmeldung zur Netzfahrplan und von leisen Zügen wieder möglich.

3.4.7.5 Zusätzliche Überwachung durch das Eisenbahn-Bundesamt

Das Eisenbahn-Bundesamt prüft zusätzlich die Einhaltung der Vorgaben des SchlärmSchG. Soweit ein lauter Güterwagen mit einer falschen Kennzeichnung bei der Trassenanmeldung fährt, handelt es sich um eine Ordnungswidrigkeit, die mit einem Bußgeld von 50.000,00 Euro geahndet wird.

4 ZUWEISUNG VON FAHRWEGKAPAZITÄT

4.1 Einleitung

Die DB Netz AG konstruiert Zugtrassen i. S. d. § 1 Abs. 20 ERegG auf der Basis der im Folgenden beschriebenen Trassenanmeldungen.

4.2 Trassenanmeldungen

Bei der Trassenanmeldung sind die NBN und die bekanntgegebenen Planungsparameter (vgl. Richtlinie 402.0203, Anlage 3.2.1.2.2) zu beachten.

Trassenanmeldungen und im Rahmen der Zuweisung erforderliche Angaben bzw. Handlungen im Netzfahrplan i.S.d. Ziffer 4.2.1 und sonstige Trassenanmeldungen i.S.d. Ziffer 4.2.2 müssen über das Trassenportal der DB Netz AG (TPN) erfolgen. Die Nutzungsbedingungen für TPN sind als Anlage 4.2.1 Bestandteil dieser NBN.

Weitere Informationen zur Nutzung von TPN werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/tpn

Insbesondere im Fall des technischen Ausfalls bzw. im Fall von Übertragungsstörungen des Systems TPN oder im Fall eines nicht verfügbaren IT-Systems beim Antragsteller können Trassenanmeldungen per E-Mail oder Fax unter Verwendung des jeweils gültigen Anmeldeformulars an den unter Ziffer 1.6.1 genannten Ansprechpartner erfolgen.

Die für die Trassenanmeldung gemäß Richtlinie 402.0202 erforderlichen Formulare werden im Internet bereitgestellt:

www.dbnetze.com/formulare

Für die Anmeldung, Konstruktion und Annahme von Trassen des Gelegenheitsverkehrs im Schienengüterverkehr, für Leerfahrten im Schienenpersonenverkehr und Überführungsfahrten im Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr mit einer Frist von weniger als 5 Arbeitstagen vor Abfahrt des Zuges stellt die DB InfraGO AG beginnend ab dem 17.12.2019 dem ZB oder dem einbezogenen EVU zusätzlich die Anwendung Click&Ride (C&R) zur Verfügung. Die Nutzungsbedingungen für C&R sind als Anlage 4.2.2 Bestandteil dieser NBN.

Weitere Informationen zu C&R werden im Internet zur Verfügung gestellt:

<https://www.dbnetze.com/clickandride>

Im Fall des technischen Ausfalls bzw. im Fall von Übertragungsstörungen von C&R ist das System TPN zu benutzen.

Die EVU/ZB sind verpflichtet bei der Trassenanmeldung mitzuteilen, ob es sich um einen für die Bundespolizei sicherheitsrelevanten Zug handelt. Ein für die Bundespolizei sicherheitsrelevanter Zug liegt in folgenden Fällen vor:

- im Personenverkehr bei Personentransporten zu
- Versammlungen (insb. Demonstrationen),
- Veranstaltungen (insb. Sportveranstaltungen wie z.B. Fußballspiele, Eishockeyspiele u.ä. sowie Großveranstaltungen wie z.B. Kirchentage, Tag der Deutschen Einheit).
- im Güterverkehr bei Transport von
- Truppenkontingenten bzw. Militärgütern (z.B. Waffen, Munition, Waffensystemen, Gefechtsfahrzeugen),
- Uranhexafluorid / Uranerzkonzentrat,
- Schusswaffen, Munition oder Sprengstoffen.

Fahrplanunterlagen für als „BPOL-meldepflichtig“ markierte Züge werden inkl. allen Änderungen und Ergänzungen nach ihrer jeweiligen Inkraftsetzung von der DB Netz AG an die in Ziffer 3.3.4.6 e) genannten Stellen übermittelt.

Ausnahmen, die sich aus dem Regelwerk nach Ziffer 3.2.1.2 ergeben können, bleiben von vorstehender Regelung unberührt.

Weitere Informationen zu Grundsätzen, Inhalt und Form von Trassenanmeldungen sind in der Richtlinie 402.0202 enthalten.

4.2.1 Netzfahrplan

Die Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für die Erstellung des Netzfahrplans sind im Richtlinie 402.0203 beschrieben. Nachfolgend werden die wesentlichen Grundsätze dargestellt. Charter- und Nostalgieverkehre gemäß Ziffer 5.3.2.7 können nicht zum Netzfahrplan angemeldet werden.

Es gibt zwei Phasen für die Erstellung des Netzfahrplans:

- Erste Phase Netzfahrplan (Ziffern 4.2.1.5 bis 4.2.1.12)
- Zweite Phase spätere Netzfahrplanerstellung (Ziffer 4.2.1.17)

Die Ziffern 4.2.1.1 bis 4.2.1.4 und 4.2.1.13 bis 4.2.1.16 gelten für beide Phasen der Netzfahrplanerstellung. Die Fristen für die jeweilige Netzfahrplanphase ergeben sich aus der Ziffer 4.2.1.3.

4.2.1.1 Fehlende oder nicht plausible Angaben

Fehlende Angaben im Rahmen der Trassenanmeldung fordert die DB Netz AG bei den vom anmeldenden ZB oder dem einbezogenen EVU benannten Personen oder Stellen unverzüglich nach. Ist die Anmeldefrist zur Abgabe einer Anmeldung zum Netzfahrplan verstrichen, sind diese Angaben vom ZB oder einbezogenem EVU innerhalb von drei Arbeitstagen nach Anforderung durch die DB Netz AG zu übermitteln. Erfolgt keine entsprechende Übermittlung innerhalb von drei Arbeitstagen, erfolgt eine erneute Aufforderung zur Plausibilisierung, die innerhalb eines Arbeitstages zu beantworten ist. Erfolgt eine entsprechende Übermittlung nicht oder nach Ablauf der vorstehenden Frist, so wird die Anmeldung zurückgewiesen.

Die vorstehenden Regelungen gelten sinngemäß auch im Falle nicht plausibler Angaben. Nicht plausibel sind Angaben insbesondere dann, wenn die Angaben in sich widersprüchlich sind, eine Trassenkonstruktion auf dieser Grundlage aus betrieblich-technischen Gründen nicht möglich ist oder ähnliche Widersprüche vorliegen.

Werden über die nachgeforderten Daten hinaus weitere Angaben gemacht, die von der ursprünglichen Anmeldung abweichen, handelt es sich hierbei um eine Änderung der Anmeldung.

4.2.1.2 Änderung von Anmeldungen

Vollständig und fristgerecht vorliegende Anmeldungen sind für die Trassenbearbeitung verbindlich. Ändert der ZB oder das einbezogene EVU nach dem Anmeldetermin und vor Vertragsabschluss die Anmeldung ganz oder teilweise, erlischt die fristgerechte Anmeldung. Keine Änderungen stellen technisch notwendige Ab-, Um-, und Neubestellungen dar. Die geänderte Anmeldung gilt als Neuanschuldung und wird von der DB Netz AG als:

- bei Anmeldungen zur ersten Phase der Netzfahrplanerstellung im Rahmen der zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung (vgl. Ziffer 4.2.1.17) berücksichtigt,
- bei Anmeldungen zur zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung im Gelegenheitsverkehr außerhalb des Netzfahrplans behandelt (vgl. Ziffer 4.2.2).

4.2.1.3 Fristen für die Netzfahrplanerstellung

Aus dem Rahmenterminplan gem. Richtlinie 402.0203 ergeben sich für den Netzfahrplan 2024 nachfolgende konkrete Fristen:

Netzfahrplanerstellung	Termin
Trassenanmeldefrist erste Phase der Netzfahrplanerstellung	13.03.2023 - 11.04.2023
Vorläufiger Netzfahrplanentwurf erste Phase der Netzfahrplanerstellung	bis 03.07.2023
Stellungnahme des ZB oder des einbezogenen EVU zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf erste Phase der Netzfahrplanerstellung	bis 04.08.2023
Versand der Angebote	bis 14.08.2023*
Annahme der Angebote	bis 21.08.2023*
Trassenanmeldefrist zweite Phase der Netzfahrplanerstellung	12.04.2023 - 28.09.2023
Endgültiger Netzfahrplanentwurf zweite Phase der Netzfahrplanerstellung	bis 03.11.2023
Beginn Netzfahrplan	10.12.2023 um 00:00 Uhr

4.2.1.4 Nicht fristgerechte Anmeldungen

Anmeldungen, die nicht fristgerecht eingehen (Ziffer 4.2.1.3), werden:

- bei Anmeldungen zur ersten Phase der Netzfahrplanerstellung im Rahmen der zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung (vgl. Ziffer 4.2.1.17) behandelt,
- bei Anmeldungen zur zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung im Gelegenheitsverkehr außerhalb des Netzfahrplans behandelt (vgl. Ziffer 4.2.2).

Anmeldungen, die vor der in Ziffer 4.2.1.3 genannten Trassenanmeldefrist erfolgen, werden mit einem Hinweis auf den Beginn des Anmeldezeitraums zum Netzfahrplan zurückgewiesen.

4.2.1.5 Trassenkonstruktion (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)

Die DB Netz AG konstruiert Zugtrassen mit der Maßgabe, allen Anträgen auf Zuweisungen von Zugtrassen so weit wie möglich stattzugeben, bei gleichzeitig bestmöglicher Ausnutzung der verfügbaren Infrastrukturkapazität unter Berücksichtigung des netzzugangsrelevanten Regelwerks gem. Ziffer 3.2.1.2.2.

Sofern den Anträgen aufgrund konkurrierender Anmeldungen nicht stattgegeben werden kann, wird im Rahmen der nachfolgend aufgeführten Schritte eine Lösung herbeigeführt.

4.2.1.6 Konstruktionsspielräume (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)

Soweit nicht im SPFV das Marktsegment Punkt-zu-Punkt-Verkehre (vgl. Ziffer 5.3.2.8) oder im SGV Marktsegmente mit dem Zusatz „Z-Flex“ oder „R-Flex“ (vgl. Ziffern 5.3.4.8 und 5.3.4.9) bestellt werden, versucht die DB Netz AG innerhalb folgender Spielräume ein Trassenangebot zu erstellen:

- Schienenpersonenverkehr: +/-3 Minuten,
- Übrige Zugtrassen (z. B. Güterzüge, Triebfahrzeugfahrten): +/-30 Minuten.

* = Sollte die DB Netz AG aus der Netzfahrplanerstellung heraus Trassenablehnungen beabsichtigen, können sich die genannten Termine infolge der Unterrichtung nach § 72 Satz 1 Nr. 1 ERegG und der Vorabprüfung durch die BNetzA nach § 73 Abs. 1 Nr. 1 ERegG verschieben.

Für das Marktsegment Punkt-zu-Punkt-Verkehre im SPFV gilt ein Konstruktionsspielraum von +/- 30 Minuten, für die Marktsegmente mit dem Zusatz „Z-Flex“ und „R-Flex“ ein Konstruktionsspielraum von +/- 120 min.

Die Konstruktion innerhalb dieser Spielräume erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.

4.2.1.7 Koordinierung (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)

Führt die Anwendung der Spielräume zu keiner Lösung oder werden durch deren Anwendung Wünsche des ZB oder des einbezogenen EVU zur Anschlussbindung/Trassenverknüpfung nicht erfüllt, liegt ein Konflikt vor und das Koordinierungsverfahren gem. § 52 ERegG wird eingeleitet.

4.2.1.7.1. Koordinierungsverfahren (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)

Im Koordinierungsverfahren wirkt die DB Netz AG durch Verhandlungen auf einvernehmliche Lösungen hin, wobei sie eigene Vorschläge unterbreitet. Diese können auch in zeitlicher und räumlicher Lage von der Trassenanmeldung abweichen. Der ZB oder das einbezogene EVU kann eigene Lösungsvorschläge einbringen, die durch die DB Netz AG auf Realisierbarkeit geprüft werden.

Vorschläge für die Konfliktlösung werden nur umgesetzt, sofern der Konflikt dadurch für alle Beteiligten gelöst wird. Ändert der ZB oder das einbezogene EVU die Trassenanmeldung oder zieht die Trassenanmeldung zurück, um eine einvernehmliche Lösung zu ermöglichen, finden Ziffer 4.2.1.2, Satz 2 und Satz 4 sowie Ziffer 4.2.1.1, Absatz 3 und Ziffer 5.6.3.1 keine Anwendung.

Wurde eine einvernehmliche Lösung gefunden, so bildet diese die Basis für die weitere Erarbeitung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs.

4.2.1.7.2. Mehrfachanmeldungen (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)

Auf die Durchführung eines Koordinierungsverfahrens nach vorstehender Ziffer 4.2.1.7.1 kann verzichtet werden, sofern für ein und denselben Auftrag eines Dritten (z.B. Ausschreibung) räumlich und zeitlich dicht beieinander liegende oder identische Trassenanmeldungen mehrerer ZB vorliegen und sämtliche beteiligte ZB ihr Einverständnis erklärt haben.

Unter diesen Voraussetzungen übermittelt die DB Netz AG sämtlichen beteiligten ZB den vorläufigen und endgültigen Netzfahrplanentwurf. Die jeweiligen Trassenangebote sind auflösend bedingt in Hinblick auf die Auftragserteilung. Die DB Netz AG ist unverzüglich nach Auftragserteilung durch die beteiligten ZB zu informieren.

4.2.1.8 Streitbeilegungsverfahren (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)

- (1) Führt das Koordinierungsverfahren zu keiner einvernehmlichen Lösung, wird das Streitbeilegungsverfahren gem. § 52 Abs. 7 bis Abs. 9 ERegG eingeleitet.
- (2) Mit der Feststellung der Einleitung des Streitbeilegungsverfahrens fragt die DB Netz AG mit Abschluss des Koordinierungsverfahrens bei den am Streitbeilegungsverfahren beteiligten Zugangsberechtigten ab, ob diese im Falle des Unterliegens im Streitbeilegungsverfahren eine Teilzuweisung im Hinblick auf den zeitlich (Verkehrstage und Zeiträume) und/oder räumlich nicht streitbefangenen Teil ihrer Trassenanmeldung begehren. Die Zugangsberechtigten werden die Abfrage sofort beantworten. Ist nach dem Streitbeilegungsverfahren zur Umsetzung einer Teilzuweisung die Anmeldung einer Teiltrasse - gegebenenfalls mit einer neuen Zugnummer - notwendig, teilt die DB Netz AG dies dem Zugangsberechtigten - bei beabsichtigter räumlicher Teilzuweisung unter Angabe des Abgangs- und / oder Zielbahnhofs - mit, der Zugangsberechtigte wird die Anmeldung dann entsprechend den Vorgaben der DB Netz AG innerhalb von 2 Arbeitstagen durchführen. Legt der Zugangsberechtigte die Anmeldung nicht entsprechend den Anforderungen innerhalb der 2 Arbeitstage an, gilt dies als Verzicht auf die Abgabe eines Teilangebotes für diesen Trassenteil. Ändert sich die Trassenanmeldung im Rahmen eines Streitbeilegungsverfahrens gem. § 52 Abs. 7 bis Abs. 9 ERegG inklusive des

Interesses auf Teilzuweisung, finden Ziffer 4.2.1.2 Satz 2 und Satz 4 sowie Ziffer 4.2.1.1 Absatz 3 und Ziffer 5.6.3.1 keine Anwendung.

4.2.1.9 Vorrangregeln (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)

a) Die DB Netz AG entscheidet vorbehaltlich der Rechte des ZB, die sich aus § 49 ERegG ergeben, und vorbehaltlich der Bestimmungen der §§ 55, 57 ERegG gemäß §52 Abs. 7 ERegG nach Maßgabe folgender Reihenfolge

- (1) Vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr
- (2) Grenzüberschreitende Zugtrassen
- (3) Zugtrassen für den Güterverkehr.

Abweichend von der zuvor dargestellten Reihenfolge werden Zugtrassen für den internationalen Güterverkehr gleichrangig mit vertaktetem oder ins Netz eingebundenem Verkehr behandelt, wenn der Konfliktabschnitt auf Zu- und/oder Abbringertrassen liegt, die gemäß Ziffer 4.2.5.1 mit den PaPs in einem Bestellvorgang bestellt wurden. Vertakteter Verkehr im Sinne vorstehender Nr. 1 liegt vor, sofern ein Taktgefüge die nachfolgenden Kriterien, für alle Taktzüge, welche den Nachweis der Vertaktung begründen sollen, am selben Tag erfüllt. Für die Bestimmung eines Taktes ist vom Zugangsberechtigten die Mustertrasse anzugeben, die die Taktkriterien für alle vertakteten Züge vorgibt. Für den Takt sind die Angaben in der (ggf. plausibilisierten) Trassenanmeldung maßgeblich. Die konfliktbehaftete Zugtrasse muss Teil des Taktgefüges sein.

Die Referenzbetriebsstelle ist der erste bestellte Halt der Mustertrasse im Konfliktabschnitt, soweit im Konfliktabschnitt kein Halt bestellt wurde, dann der letzte Halt vor dem Konfliktabschnitt.

1. Kriterium grundsätzlich auf demselben Laufweg

Das Kriterium bezieht sich auf Zugtrassen (i. d. R. zusammengefasst in einer Linie) mit gleichen

- Abgangsbahnhöfen, Zielbahnhöfen;
- Laufwegen (Relationen):
Dabei bezieht sich die Feststellung „Takt“ stets auf den gesamten Konfliktabschnitt einer Zugtrasse. Der Vor- und Nachlauf bei einzelnen Zugtrassen ist für die Zuordnung dieser Trasse zum Taktgefüge unschädlich; und
- Zwischenhalten:
Diese können Systemhalte oder Einzelhalte (z. B. Tagesrandhalte) sein. Systemhalte sind in der Haltekonzeption einer Linie für alle Taktzüge vorgegebenen Halte.

Sofern sich ein Konflikt im Bereich des Vor- oder Nachlaufs der einzelnen Zugtrassen ergibt, besteht auf diesem Abschnitt des Laufweges kein Taktschutz.

Voraussetzung für den Takt ist, dass die Laufwege der Zugtrassen im Konfliktbereich übereinstimmen.

2. Kriterium Wiederholung im zeitlichen Abstand in der Referenzbetriebsstelle:

- verkehrt mindestens vier Mal an einem Tag und
- mit einer Wiederholung innerhalb 120 Minuten und
- grundsätzlich zur gleichen Minute: Wobei bei Taktzügen abweichende Zeitwerte zur Mustertrasse in der Referenzbetriebsstelle in der Größenordnung von bis zu ± 3 Minuten angemeldet werden können, ohne dass dadurch das Kriterium „zur gleichen Minute“ verletzt wird und zwar bezogen auf die:
 - Ankunftszeit bei endenden Zugtrassen

- Abfahrtszeit bei beginnenden Zugtrassen
- Ankunftszeit und Abfahrtszeit bei Zwischenhalten mit bestellten Haltezeiten

Die Bewertung der Zulässigkeit von Abweichungen bei den Ankunfts- und / oder Abfahrtszeiten in der Referenzbetriebsstelle gegenüber der Mustertrasse erfolgt stets auf Basis der bestellten bzw. ggf. plausibilisierten Zeiten der Trassenanmeldungen.

b) Ins Netz eingebunden im Sinne vorstehender lit. a) (1) ist

(1) im SPV der Verkehr, wenn er:

- mindestens zwei bestellte Anschlussverbindungen (dargestellt im TPN-Feld „Bemerkungen Kunde an Netz“ oder im TPN-Feld „Weitere Angaben“ mit Benennung der jeweiligen Zugnummern von/auf Anschlüsse an mindestens zwei Halten auf eigene oder andere Zugtrassen; bei anderen (d.h. nicht eigenen) Zugtrassen genügt die Angabe der Linienbezeichnung oder anderer geeigneter Merkmale zur Identifikation der Anschlüsse) innerhalb von 30 Minuten von/auf eigene oder andere Zugtrassen (Bezug im Bemerkungsfeld auf Anschlüsse an mindestens zwei Halten auf eigene oder andere Zugtrassen) bestellt worden sind oder
- einen bestellten Umlauf (dargestellt im TPN-Feld „Bemerkungen Kunde an Netz“ oder im TPN-Feld „Verweise auf andere Bestellungen“) (Bezug im TPN auf Umlauf) aus Hin- und Rückleistung mit unveränderter Zugkonfiguration bildet, wobei zwischen Hin- und Rückfahrt maximal 60 Minuten liegen dürfen. Die Zugkonfiguration nach vorstehendem Satz ist auch dann unverändert, wenn bei Triebwagenzügen ein oder mehrere Triebwageneinheiten abgesetzt oder zugesetzt werden.

Im Marktsegment Punkt-zu-Punkt kann für die Netzeinbindung nicht auf bestellte Anschlüsse zurückgegriffen werden, weil Anschlüsse zum Anschluss des Marktsegments Punkt-zu-Punkt (vgl. Ziffer 5.3.2.8) führen.

(2) im SGV der Verkehr, wenn:

- er mindestens zwei bestellte Anschlussverbindungen (dargestellt im TPN-Feld „Bemerkungen Kunde an Netz“ oder im TPN-Feld „Weitere Angaben“ mit Benennung der jeweiligen Zugnummern von/auf Anschlüsse an mindestens zwei Halten auf eigene oder andere Zugtrassen; bei anderen (d.h. nicht eigenen) Zugtrassen genügt die Angabe der Linienbezeichnung oder anderer geeigneter Merkmale zur Identifikation der Anschlüsse) (Bezug im TPN Bemerkungsfeld auf Anschlüsse an mindestens zwei Halten) bestellt worden sind, in der eine Gruppe bestehend aus mindestens 8 Wagen abgesetzt oder gekoppelt werden oder
- er einen bestellten Umlauf (dargestellt im TPN-Feld „Bemerkungen Kunde an Netz“ oder im TPN-Feld „Verweise auf andere Bestellungen“) (Bezug im TPN auf Umlauf) aus Hin- und Rückleistung mit unveränderter Zugkonfiguration bildet, wobei zwischen Hin- und Rückfahrt maximal 480 Minuten liegen dürfen.
- bei Konflikten innerhalb der Verkehrsart SGV gelten als ins netzeingebundene Verkehre Trassen, die einen Umschlagspunkt zum Tausch von Ladeeinheiten des kombinierten Verkehrs innerhalb der Betriebsstelle MegaHub Lehrte haben und bei denen zwischen Ankunft der einen Trassen und Abfahrt der anderen Trasse bzw. zwischen Ankunft und Weiterfahrt einer Trasse nicht mehr als 240 Minuten liegen, jedoch eine Mindestaufenthaltszeit von 180 Minuten.

Zur Berücksichtigung vorgenannter Kriterien hat der ZB nach Einleitung des Streitbelegungsverfahrens nach Ziffer 4.2.1.8 entsprechende Nachweise auf Anforderung der DB Netz AG innerhalb von 2 Arbeitstagen nach Aufforderung zu erbringen. Wird der Nachweis nicht innerhalb von 2 AT erbracht, fordert die DB Netz AG den ZB auf, innerhalb von 1 AT die entsprechenden Nachweise zu erbringen. Versäumt der ZB auch diese Frist, ist der Nachweis nicht erbracht. Gleiches gilt für den Nachweis einer vertakteten Trasse.

- c) Hat ein Zugangsberechtigter innerhalb der letzten abgeschlossenen Netzfahrplanperiode nicht mindestens 70% der von der DB Netz AG auf seine Anmeldung hin angebotenen Trassen im Netzfahrplan in Anspruch genommen, wird die DB Netz AG ihn im Falle eines Konfliktes, bei dem die vorstehendgenannte Rangfolge zur Entscheidung herangezogen werden soll, auffordern innerhalb von drei Kalendertagen den Nachweis zu erbringen, dass er tatsächlich die Absicht hat und in der Lage ist, die angemeldeten Trassen zu nutzen.

Liegt keine Trassenbestellung eines ZB, der in Form einer neuen Gesellschaft in ein und demselben Unternehmensverbund oder Vertriebsverbund auftritt, aus der letzten abgeschlossenen Netzfahrplanperiode vor, so wird die DB Netz AG im Falle eines Konfliktes ebenfalls diesen Nachweis binnen drei Kalendertagen einfordern. Dabei werden Trassenbestellungen von Gesellschaften, die im Unternehmensverbund stehen und/oder im selben Vertriebsverbund auftreten, dem ZB zugerechnet.

Ein entsprechender Nachweis kann insbesondere durch Vorlage geeigneter Dokumente über die Verfügbarkeit oder die vertragliche Sicherung notwendigen und geeigneten Fahrzeugmaterials erfolgen. Wird dieser Nachweis nicht erbracht, gelten die vorstehenden Vorrangskriterien für diesen Zugangsberechtigten als nicht erfüllt. Der Zugangsberechtigte hat eine Trasse im Sinne des Vorstehenden nicht in Anspruch genommen, wenn ein Trassenangebot vom Zugangsberechtigten abgelehnt oder angenommen und später zumindest teilweise storniert wird. In letztgenanntem Fall gilt die Trasse als insgesamt nicht in Anspruch genommen.

- d) Für den Fall, dass im Streitbeilegungsverfahren nach Anwendung der Vorrangregeln nach § 52 Abs. 7 Satz 2 und 3 ERegG eine Trassenanmeldung zum Netzfahrplan nicht vorrangig ist, prüft die DB Netz AG, ob für diese Trassenanmeldung ein Bezug zu einem Rahmenvertrag besteht. Für diesen Fall wird für die Trassenanmeldung innerhalb der rahmenvertraglich abgesicherten Zeitrahmen eine konfliktfreie Zugtrasse gesucht. Ist eine solche nicht verfügbar, so wird dem ZB, der Partei eines Rahmenvertrages ist, die beantragte Zugtrasse zugewiesen.

4.2.1.10 Regelentgeltverfahren (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)

Ergibt die Anwendung der Vorrangregeln weiterhin eine Gleichrangigkeit, stellt die DB Netz AG die Entgelte der konfliktbehafteten Zugtrassen gem. § 52 Abs. 8 Satz 1 ERegG gegenüber. Hierbei werden alle Verkehrstage der Zugtrasse innerhalb der Netzfahrplanperiode und der gesamte Laufweg berücksichtigt. Dabei ist die Berücksichtigung mehrerer Trassenanmeldungen zulässig, die sowohl unter derselben Zugnummer als auch unter Verwendung unterschiedlicher Zugnummern erfolgt sind, sofern folgende drei Bedingungen kumulativ erfüllt sind:

1. Die Verkehrszeitregelungen und Verkehrstage der einzelnen Trassenanmeldungen ergänzen sich überschneidungsfrei bis maximal für die Dauer einer Netzfahrplanperiode. Eine direkte, aufeinander folgende und vollständig lückenlose Komplettierung der Verkehrstage ist nicht erforderlich.
2. Die Laufwege und die zu bedienende Relation sind übereinstimmend. Einkürzungen zu Beginn und/oder am Ende der Laufwege sind zulässig. Laufwegunterbrechungen sind unzulässig. Baubedingte Laufwegänderungen werden berücksichtigt, sofern keine zusätzlichen Betriebsstellen im Laufweg außerhalb des Umleitungsweges bestellt sind.
3. Die Trassenzeiten sind grundsätzlich übereinstimmend. Ausnahmen sind zulässig bei koordinierten Abweichungen. Ebenso sind baubedingte Abweichungen zulässig, sofern sich zumindest dieselbe Abfahrtszeit oder dieselbe Ankunftszeit wiederfindet, wobei bei Einkürzungen die Start- oder Zielbetriebsstelle zum Laufweg, der nicht eingekürzten Trasse gehören muss.

Im Fall eines Streitbeilegungsverfahrens fordern wir den Zugangsberechtigten mit einer Frist von einem Arbeitstag auf, zum Vorbringen von zusammenhängenden Trassen, welche die oben genannten Bedingungen kumulativ erfüllen.

Nicht berücksichtigt wird ein ggf. gewährter Neuverkehrsnachlass nach Ziffer 5.2.6.1 sowie ein PzP-Nachlass nach Ziffer 5.2.6.2. Der Anmeldung mit dem höheren Entgelt wird der Vorrang eingeräumt.

4.2.1.11 Höchstpreisverfahren (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)

Führt das Regelentgeltverfahren nicht zu einer Entscheidung, wird das Höchstpreisverfahren gem. § 52 Abs. 8 Sätze 3 bis 7 ERegG durchgeführt.

Zur Einleitung des Höchstpreisverfahrens fordert die DB Netz AG die betroffenen ZB auf, innerhalb von fünf Arbeitstagen ein Entgelt anzubieten, das über dem Entgelt liegt, das gemäß der jeweiligen Liste der Entgelte für Zugtrassen der DB Netz AG bezogen auf die gesamte Netzfahrplanperiode zu zahlen wäre. Die Angebote sind der DB Netz AG ausschließlich über die BNetzA zuzuleiten.

Die Zuweisung der Zugtrasse erfolgt an den Bieter, der bereit ist, das höchste Entgelt zu zahlen.

Die Entscheidung wird dokumentiert und vom ZB und der DB Netz AG unterzeichnet. Hierbei handelt es sich um ein Angebot im Sinne von § 54 Satz 1 Ziff. 1 ERegG.

4.2.1.12 Vorläufiger Netzfahrplanentwurf (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)

Die DB Netz AG erstellt auf der Grundlage der eingegangenen Anmeldungen einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf.

4.2.1.12.1. Kommunikation

Nach Erstellung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs übermittelt die DB Netz AG dem ZB oder dem einbezogenen EVU schriftlich oder elektronisch über TPN bzw. PCS den aktuellen Bearbeitungsstand zu ihren jeweiligen Trassenanmeldungen.

Zusätzlich stellt die DB Netz AG sämtliche angebotenen Trassen Dritten, die zu etwaigen Auswirkungen des Netzfahrplans auf ihre Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsdiensten in der betreffenden Netzfahrplanperiode Stellung nehmen möchten, zur kapazitiven Einsicht in Form der webbasierten Anwendung „VNP-Viewer“ zur Verfügung. Der Zugang zum VNP-Viewer erfolgt über den folgenden Link, der für den Zeitraum der Stellungnahme gemäß Ziffer 4.2.1.3 freigeschaltet wird:

<https://kundeninfo-fahrplan.de/vnp2024/#/>

4.2.1.12.2. Stellungnahme

Dem ZB oder dem einbezogenen EVU, die im Netzfahrplan Schienenwegkapazität nachgefragt haben, wird ein Monat Gelegenheit gegeben, zu dem vorläufigen Netzfahrplanentwurf elektronisch über TPN bzw. PCS Stellung zu nehmen. Schriftliche Stellungnahmen sind nur zulässig, sofern der ZB oder das einbezogene EVU sich darauf bezieht, dass seine Trassenanmeldung unberechtigt nicht im Netzfahrplan berücksichtigt wurde.

Insbesondere im Fall des technischen Ausfalls bzw. im Fall von Übertragungsstörungen des Systems TPN oder im Fall eines nicht verfügbaren IT-Systems beim Antragsteller können Stellungnahmen per E-Mail oder Fax an den unter Ziffer 1.6.1 genannten Ansprechpartner erfolgen.

Im Rahmen der Stellungnahme zum Vorläufigen Netzfahrplanentwurf ist es Dritten, die zu etwaigen Auswirkungen des Netzfahrplans auf ihre Möglichkeiten zur Inanspruchnahme von Eisenbahnverkehrsdiensten in der betreffenden Netzfahrplanperiode Stellung nehmen möchten, möglich, zu den angebotenen Trassen anderer im Kontext der Gesamtkapazität Stellung zu nehmen. Ihre Stellungnahmen zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf können Dritte innerhalb des Zeitrahmens der Stellungnahme an die Mailadresse vnp-viewer2023@deutschebahn.com übersenden.

4.2.1.12.3. Berechtigte Beanstandungen

Berechtigte Beanstandungen liegen dann vor, wenn sich der ZB oder das einbezogene EVU in seiner Stellungnahme auf eigene Trassenanmeldungen bezieht und hierbei geltend macht, dass:

- seine Trassenanmeldung unberechtigt nicht im Netzfahrplan berücksichtigt wurde,

- der Bearbeitungsstand von seiner Trassenanmeldung abweicht, weil er nicht nach den Regeln für die Trassenbearbeitung der NBN erstellt wurde (einschl. Koordinierungs-, Streitbeilegungs- und Höchstpreisverfahren).

Beanstandungen werden innerhalb von fünf Arbeitstagen nach Ablauf der Frist zur Stellungnahme zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf bearbeitet. Der endgültige Netzfahrplanentwurf steht nach Ablauf der fünf Arbeitstage fest, innerhalb derer den berechtigten Beanstandungen Rechnung zu tragen war.

4.2.1.13 Endgültiger Netzfahrplanentwurf

Auf Basis des endgültigen Netzfahrplanentwurfs erstellt die DB Netz AG unverzüglich ein Trassenangebot zum Abschluss eines ENV.

Im Falle einer Anmeldung eines ZB nach § 1 Abs. 12 Nummer 2 lit. a) bis c) ERegG ist das Angebot der DB Netz AG an den Zugangsberechtigten zu richten. Parallel ist von der DB Netz AG ein Angebot bezüglich der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen der NBN an das einbezogene EVU zu richten. Das einbezogene EVU ist nach Benennung an vorherige Erklärungen des ZB hinsichtlich der Trassenanmeldung gebunden. Die Erklärungen des ZB sind bezogen auf den jeweiligen ENV verbindlich.

Das einbezogene EVU ist verpflichtet, unverzüglich Ansprechpartner i. S. der Ziffer 6.3.2.1 zu benennen.

4.2.1.14 Angebotsannahme

Der ENV über die jeweils konkrete Nutzung einer Zugtrasse i. S. d. § 1 Abs. 20 ERegG kommt zwischen der DB Netz AG und dem ZB oder dem einbezogenen EVU wie folgt zustande: Das Trassenangebot ist innerhalb von fünf Arbeitstagen nach Eingang anzunehmen oder abzulehnen durch denjenigen, an den das Angebot gerichtet ist. Die Annahme kann schriftlich oder elektronisch erfolgen.

Wird das Trassenangebot innerhalb dieser Frist nicht angenommen oder abgelehnt, besteht kein Anspruch mehr auf Zuweisung der angemeldeten Zugtrasse. Eine erneute Anmeldung

- ist bei Anmeldungen zur ersten Phase der Netzfahrplanerstellung im Rahmen der zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung (vgl. Ziffer 4.2.1.17) möglich,
- ist bei Anmeldungen zur zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung im Gelegenheitsverkehr außerhalb des Netzfahrplans möglich (vgl. Ziffer 4.2.2).

4.2.1.15 Trassenablehnungen

Sollte die DB Netz AG aus der Netzfahrplanerstellung heraus Trassenablehnungen beabsichtigen, so erfolgt eine Unterrichtung nach § 72 Satz 1 Nr. 1 ERegG und die Vorabprüfung durch die BNetzA nach § 73 Abs. 1 Nr. 1 ERegG. Unter Berücksichtigung der Entscheidung der BNetzA gibt die DB Netz AG die Trassenangebote ab, wobei Ablehnungen begründet werden.

4.2.1.16 Besonderes Zuweisungsverfahren bei baubedingt eingeschränkter Schienenwegkapazität im Netzfahrplan

Gemäß § 44 ERegG wendet die DB Netz AG ab dem Netzfahrplan 2019 ein besonderes Zuweisungsverfahren von Schienenwegkapazität im Netzfahrplan an, wenn Schienenwegkapazität durch Baumaßnahmen nur eingeschränkt zur Verfügung steht. Die entsprechenden Regelungen sind in der Richtlinie 402.0305 enthalten.

4.2.1.17 Spätere Netzfahrplananmeldung (Zweite Netzfahrplanbearbeitungsphase)

Nach Ende der Trassenanmeldefrist für den Netzfahrplan gem. Ziffer 4.2.1.3 besteht die Möglichkeit weitere Netzfahrplantrassen (spätere Netzfahrplantrassen) zu bestellen.

Die DB Netz AG konstruiert spätere Netzfahrplantrassen mit der Maßgabe, allen Anträgen auf Zuweisungen von Zugtrassen und Änderungen von Trassenverträgen der ersten Phase der

Netzfahrplanerstellung so weit wie möglich stattzugeben, bei gleichzeitig bestmöglicher Ausnutzung der verfügbaren Infrastrukturkapazität unter Berücksichtigung des netzzugangsrelevanten Regelwerks gem. Ziffer 3.2.1.2.2.

Sofern den Anträgen aufgrund bereits vergebener Zugtrassen oder konkurrierender späterer Netzfahrplananmeldungen nicht stattgegeben werden kann, wird im Rahmen der nachfolgend aufgeführten Schritte eine Lösung herbeigeführt.

4.2.1.17.1. Konstruktionsspielräume

Für spätere Netzfahrplantrassen, soweit sie nicht für die SGV Marktsegmente mit dem Zusatz „Z-Flex“ oder „R-Flex“ (vgl. Ziffern 5.3.4.8 und 5.3.4.9) bestellt wurden, gelten folgende Konstruktionsspielräume:

- Schienenpersonenverkehr: +/-30 Minuten,
- Übrige Zugtrassen (z.B. Güterzüge, Triebfahrzeugfahrten): +/- 60 Minuten.

Für die Marktsegmente mit dem Zusatz „Z-Flex“ und „R-Flex“ ein Konstruktionsspielraum von +/-120 min.

Die Konstruktion innerhalb dieser Spielräume erfolgt ohne Rücksprache mit dem Antragsteller.

4.2.1.17.2. Koordinierungsverfahren

Ist eine Konstruktion der beantragten späteren Netzfahrplantrasse oder der Änderung von Trassenverträgen der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung nicht im Rahmen der Konstruktionsspielräume möglich, führt die DB Netz AG in folgender Reihenfolge ein Koordinierungsverfahren durch:

- Die DB Netz AG fragt beim antragstellenden ZB nach erweiterten Spielräumen. Werden keine erweiterten Spielräume eingeräumt,
- versucht die DB Netz AG eine Lösung der Gestalt zu erarbeiten, wonach alle vertraglich gebundenen Zugtrassen, Änderungen von Trassenverträgen und die beantragten späteren Netzfahrplantrassen entsprechende Kapazität erhalten. Soweit vertraglich gebundene Zugtrassen hierfür geändert werden müssten, führt die DB Netz AG mit den Konfliktpartnern ein Koordinierungsverfahren unter der Bedingung durch, dass Zugangsberechtigte, denen eine Zugtrasse im Rahmen der ersten Netzfahrplanphase zugewiesen wurde, der Durchführung des Koordinierungsverfahrens zustimmen. Wird die Zustimmung durch den betroffenen Zugangsberechtigten nicht innerhalb von einem Arbeitstag erteilt, gilt die Zustimmung als abgelehnt.

4.2.1.17.3. Entscheidungsverfahren

Soweit beantragte spätere Netzfahrplantrassen nicht konfliktfrei konstruiert werden können:

- bleiben vertraglich gebundene Zugtrassen bestehen,
- erfolgt unter den beantragten späteren Netzfahrplantrassen und Änderungen der Trassenverträge die Entscheidung nach dem Zeitpunkt des Eingangs der Bestellung (first come, first serve). Die Ziffer 4.2.1.8 Absatz 2 findet entsprechend Anwendung.

Die Bearbeitung der späteren Netzfahrplantrassen und der Änderungen der Trassenverträge erfolgt ab dem Vorliegen des endgültigen Netzfahrplans der ersten Netzfahrplanstellungsphase zeitlich gestaffelt nach dem Zeitpunkt des Eingangs der Bestellungen. Die Abgabe von Angeboten erfolgt ebenfalls zeitlich gestaffelt unmittelbar im Nachgang der Bearbeitung der Bestellung. Sofern eine Bestellung abzulehnen ist, unterrichtet die DB Netz AG die Bundesnetzagentur ebenfalls zeitlich gestaffelt unmittelbar im Nachgang der Bearbeitung.

4.2.1.18 Prüfung der Vorhaltung von Restkapazitäten nach § 56 Abs. 3 ERegG

Die DB Netz AG stellt sicher, dass auch nach Abschluss der Netzfahrplanerstellung kurzfristige Trassenanfragen im Gelegenheitsverkehr bedient werden können. Dazu prüft die DB Netz AG entsprechend dem nachfolgenden Prozess, ob das Vorhalten zusätzlicher Kapazitätsreserven notwendig wird. Bei entsprechendem Bedarf wird der Umfang an zu reservierenden Kapazitätsreserven für den Gelegenheitsverkehr ermittelt und dieser im Netzfahrplan vorgehalten.

Fristen zur Erstellung GeIV Reservierungstrassen	Termin
Aktualisierung der Bedarfsermittlung für die beiden vorangegangenen Fahrplanjahre	Januar 2023
Veröffentlichung des Entwurfs der zur Reservierung vorgesehenen GeIV Fahrlagen und die damit verbundene Marktkonsultation	25.01.2023
Stellungnahme der Zugangsberechtigten	Bis 08.02.2023
Veröffentlichung der Endfassung des Entwurfs der zur Reservierung vorgesehenen Fahrlagen des Gelegenheitsverkehrs vor Trassenanmeldefrist	03.03.2023
Veröffentlichung der vorgehaltenen Fahrlagen des Gelegenheitsverkehrs im Rahmen des Entwurfs des endgültigen Netzfahrplans	Abschluss zweite Netzfahrplanerstellungsphase 03.11.2023

4.2.1.18.1. Datengrundlage für die Feststellung des Bedarfes im Gelegenheitsverkehr

Im Januar eines jeden Jahres wird die Bedarfsfeststellung der Mengen für den Gelegenheitsverkehr für die Periode des nachfolgenden Netzfahrplanjahrs (des Jahres "n"), der im Dezember jeweils beginnt, durchgeführt. Dabei werden die Verkehrsmengen aus Netzfahrplan und Gelegenheitsverkehr der letzten beiden abgeschlossenen Fahrplanperioden n-2 und n-3 nach zeitlichen und räumlichen Kriterien herangezogen und auf deren Veränderung der Mengenanteile hin verglichen.

Die für die Feststellung des Bedarfs im Gelegenheitsverkehr verwendete Definition zielt explizit auf den kurzfristigen Gelegenheitsverkehr ab. Hierfür werden alle Trassenanmeldungen außerhalb der Netzfahrplanerstellung mit einer Anzahl von bis zu sieben Verkehrstagen und einem Bestellvorlauf zum 1. Verkehrstag von maximal zehn Arbeitstagen betrachtet und die dazugehörigen Laufwege den Ist-Zuglaufdaten entnommen.

Aus der Betrachtung werden folgende Trassen der nachfolgend aufgelisteten Zugprodukte ausgeschlossen, die nicht auf den kurzfristigen Gelegenheitsverkehr zielen. Nicht berücksichtigt werden folgende Zugprodukte:

- Triebfahrzeugfahrten
- Bau-, Mess-, und Probefahrten
- DB Systemtechnik
- Leerreisezüge
- Hilfszüge

Zur Darstellung der Verkehrsmenge im Netz werden jeweils für die Tageszeitintervalle von 06 Uhr bis 22 Uhr (Tag) und von 22 Uhr bis 06 Uhr des Folgetages (Nacht) die Zugzahlen des Gelegenheitsverkehrs für jeden Streckenabschnitt und alle Tage des Fahrplanjahres ermittelt. Für diese Erhebung, getrennt nach Richtung und Gegenrichtung, wird zusätzlich der Medianwert der Zugzahlen ermittelt. Der Median (auch Zentralwert genannt) ist der Wert, der genau in der Mitte einer Datenverteilung liegt und ist im Besonderen zur Beurteilung von Verteilung mit Streuungen geeignet. Zusätzlich werden für jeden Streckenabschnitt in jedem der beiden Tageszeitintervalle die Auslastung im Fahrplanjahr ermittelt (Berechnungsbasis ist das 90 Prozent-Perzentil der

entsprechenden Menge an Zügen). Die Berechnung der Auslastungswerte erfolgt auf Basis der für das jeweilige Tageszeitintervall relevanten Nennleistung ohne baubedingte Einschränkungen. Die Bewertung erfolgt gemäß des Auslastungsgrades der Nennleistung und ist ab einem Wert von 108 Prozent für die Prüfung der Erforderlichkeit einer Vorhaltung von Kapazitätsreserven relevant. Dieser Prozentwert entspricht der Untergrenze für kritische Betriebsqualität bzw. Überlastung). Für zweigleisige Strecken ist die Auslastungsdarstellung richtungsabhängig. Bei eingleisigen Strecken wird der richtungsunabhängige Wert auf beide Fahrrichtungen in der Mengendarstellung übertragen.

4.2.1.18.2. Ergebnis der Prüfung und Festlegung des Umfangs von Kapazitätsreserven für den Gelegenheitsverkehr nach zeitlicher und räumlicher Struktur

Zur Bestimmung des Umfangs von Kapazitätsreserven wird eine mengenbezogene Ermittlung auf Basis des Ergebnisses aus Ziffer 4.2.1.18.1. vorgenommen. Die Tageszeitintervalle, Streckenabschnitte und Richtungen werden getrennt betrachtet. Wenn die Auslastung für einen entsprechenden Streckenabschnitt und Richtung mehr als 108 Prozent der Nennleistung beträgt, werden nach folgendem Verfahren die Zugzahlen für eine Reservierung vorgehalten:

- Ermittlung der Zugzahlen des kurzfristigen Gelegenheitsverkehrs im entsprechenden Streckenabschnitt je Richtung und Tageszeitintervall (Ergebnis aus 4.2.1.18.1)
- Berechnung des Medians des kurzfristigen Gelegenheitsverkehrs im entsprechenden Streckenabschnitt je Richtung und Tageszeitintervall (Ergebnis aus 4.2.18.1)
- Vorhaltung von 10 Prozent des Medians des kurzfristigen Gelegenheitsverkehrs als reservierte Zugzahl im entsprechenden Streckenabschnitt; Vorhaltung von 30 Prozent des Medians des kurzfristigen Gelegenheitsverkehrs als reservierte Zugzahl auf dem Pilotstreckenabschnitt Löhne - Wunstorf
- Die Rundung erfolgt nach dem kaufmännischen Prinzip. Somit erfolgt eine Reservierung ab einem Median von ≥ 5 (Ein Median von 5 entspricht einer Vorhaltung von 0,5 Trassen, die auf eine Trasse aufgerundet wird).

Die Ergebnisse der Fahrplanperiode n-2 sowie bekannte Änderungen der Verkehrsströme für die künftige Fahrplanperiode in der baufreien Betrachtung werden mit denen der Fahrplanperiode n-3 abgeglichen, um festzustellen, ob ein veränderter Bedarf besteht (Rückgang, keine Veränderung, Anstieg). Dies ist dann der Fall, wenn die Ergebnisse zu einer abweichenden Bewertung im Sinne des voranstehenden Verfahrens führen.

Die ermittelten Bedarfe werden durch Einpassung von zusammenhängenden Fahrlagen über die Streckenabschnitte mit Bedarf an Kapazitätsreserven für den Gelegenheitsverkehr in der entsprechenden Tagesphase (06:00 -22:00 bzw. 22:00-06:00 Uhr) abgedeckt.

Die Struktur der Fahrlagen (Start/Ziel und deren Laufweg) folgt der Mengenstruktur des Gelegenheitsverkehrs im Gesamtnetz. Hierfür werden zwischen geeigneten Betriebsstellen Musterfahrlagen für eine möglichst allgemein gültige Zugcharakteristik mit hoher Masse und leistungsstarkem Antrieb gebildet. Die Auswahl dieser Betriebsstellen erfolgt durch nicht zu kleinteilige, sinnvolle Abschnittsbildung orientiert an verkehrlich bzw. betrieblich geeigneten Betriebsstellen mit Verknüpfungsmöglichkeit von Laufwegen oder der Möglichkeit der Änderung der Zugreihenfolge). Wenn alle drei Kriterien bejaht werden, ist eine geschützte Kapazitätsreserve für den Prozess des Gelegenheitsverkehrs in der darauffolgenden Netzfahrplanperiode zur Verfügung zu stellen.

4.2.1.18.3. Festlegung der vorzuhaltenden Kapazitätsreserven im Netzfahrplan

Die vorzuhaltenden Kapazitätsreserven werden auf Basis der in Ziffer 4.2.1.18.2 ermittelten Musterfahrlagen noch im Rahmen der konzeptionellen Fahrlagenberatung für die Fahrplanperiode n vorkonstruiert.

Das Ergebnis der Prüfung wird in Form von zur Reservierung vorgesehenen Fahrlagen des Gelegenheitsverkehrs, Kartendarstellung der Laufwegsabschnitte und Kartendarstellung für die nach Ziffer 4.2.1.18.2 zugrundeliegenden Bedarfsmengen im Internetauftritt der DB Netz AG

jeweils Ende Januar veröffentlicht und die Zugangsberechtigten werden bis Ende Januar hinsichtlich der Frage konsultiert, ob bisher nicht erfasste, ggf. zukünftig zusätzlich erforderliche oder strukturell veränderte Bedarfe vorliegen. Die DB Netz AG wird die Internetseite, auf der die veröffentlichten Unterlagen eingestellt werden, per Kundeninfo vorab mitteilen. Das aktualisierte Ergebnis der vorzuhaltenden Kapazitätsreserven für den Gelegenheitsverkehr im Netzfahrplan wird vor Beginn der Bestellphase des Netzfahrplans veröffentlicht.

Im nächsten Schritt werden die veröffentlichten Fahrlagen während der Bestellphase des Netzfahrplans n als netzinterne Bestellungen eingeplant.

Ziel ist es, die vorgehaltenen Trassen des Gelegenheitsverkehrs konfliktfrei in die Netzfahrplantrassen einzupassen. Somit werden Konflikte zwischen Netzfahrplan- und vorgehaltenen Gelegenheitsverkehrstrassen vermieden und explizite Konflikte erfolgen demnach nur zwischen Netzfahrplantrassen. Im Rahmen eines Entscheidungsverfahrens zwischen Netzfahrplantrassen bleibt die Kapazitätsreserve des Gelegenheitsverkehrs unberührt.

Während der Erstellungsphase des Netzfahrplans – 1. Netzfahrplanerstellungphase – werden diese vorgehaltenen Trassen des Gelegenheitsverkehrs mit Konstruktionsspielräumen von +/- 3 Minuten behandelt. Dieser Konstruktionsspielraum dient als Lösungsraum ausschließlich für die vorgehaltene Trasse des Gelegenheitsverkehrs. Liegen während der Netzfahrplanerstellung Trassenanmeldungen des Netzfahrplans im Konflikt mit den vorgehaltenen Trassen des Gelegenheitsverkehrs, so wird die vorgehaltene Trasse des Gelegenheitsverkehrs gemäß des Konstruktionsspielraums von +/- 3 Minuten in eine freie Kapazität geschoben. Sofern sich im weiteren Konstruktionsverlauf ergibt, dass die um +/- 3 Minuten verschobene vorgehaltene Trasse des Gelegenheitsverkehrs mit einer anderen TA des Netzfahrplans in ihrer Bestelllage einen Konflikt verursacht, so wird die verschobene vorgehaltene Trasse des Gelegenheitsverkehrs in ihre ursprüngliche Lage zurückversetzt.

Findet sich keine freie Kapazität für die vorgehaltene Trasse des Gelegenheitsverkehrs oder wurde diese in ihre Lage wieder zurückversetzt, so wird für die TA des Netzfahrplans gemäß den Regeln der vereinfachten Koordinierung nach Ziffer 4.2.1.7 der NBN i.V.m. Abschnitt 6 Abs. 5 der Richtlinie 402.0203 eine freie Kapazität gesucht, während dessen die vorgehaltene Trasse des Gelegenheitsverkehrs in der ursprünglichen Lage verbleibt.

Findet sich im Rahmen der vereinfachten Koordinierung nach Ziffer 4.2.1.7 der NBN i.V.m. Abschnitt 6 Abs. 5 der Richtlinie 402.0203 der Trassenanmeldung des Netzfahrplans weiterhin keine freie Kapazität, so wird die Trassenanmeldung des Netzfahrplans unter Nutzung der dem Trassenkonflikt nächstliegenden Überholungsmöglichkeit nach der vorgehaltenen Trasse des Gelegenheitsverkehrs eingelegt. Diese neue Lage der Trassenanmeldung des Netzfahrplans ist für die weitere Konstruktion verbindlich. Bei Konflikten zwischen der eingelegten Trassenanmeldung des Netzfahrplans und einer anderen Trassenanmeldung der Netzfahrplans, die an die vorgehaltene Trasse des Gelegenheitsverkehrs angrenzt, ist das Koordinierungsverfahren und ggf. das Entscheidungsverfahren gemäß den Regelungen in den NBN und den Richtlinien einzuleiten.

Für die Konstruktion der 2. Netzfahrplanerstellungphase gemäß Ziffer 4.2.1.17 NBN sind die vorgehaltenen Trassen des Gelegenheitsverkehrs in ihrer Form aus der 1. Netzfahrplanerstellungphase verbindlich, d.h. die vorgehaltenen Trassen des Gelegenheitsverkehrs können nicht mit einem Konstruktionsspielräumen von +/- 3 Minuten angepasst werden. Im Übrigen findet das oben beschriebene Verfahren der 1. Netzfahrplanerstellungphase entsprechend für die 2. Netzfahrplanerstellungphase ab einschließlich dem Schritt der vereinfachten Koordinierung Anwendung. Das Koordinierungs- und ggf. das Entscheidungsverfahren erfolgen gemäß Ziffer 4.2.1.17 NBN i.V.m. Abschnitt 11 der Richtlinie 402.0203.

Die Trassierungsergebnisse der Trassen des Gelegenheitsverkehrs werden nach Fertigstellung des endgültigen Netzfahrplanentwurfs der zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung mitveröffentlicht.

4.2.1.18.4. Zuweisung der vorgehaltenen Kapazitätsreserven für den Gelegenheitsverkehr

Jeweils monatlich, immer für die kommenden zwei Monate im Voraus, werden die vorgehaltenen Trassen des Gelegenheitsverkehrs für den entsprechenden Verkehrszeitraum freigegeben. Durch diesen Mechanismus wird sichergestellt, dass die freigehaltenen Belegungen frühestens nach Abschluss der NEP (nach der zweiten Netzfahrplanerstellungphase) und im Folgenden maximal zwei Monate vorab zur Verfügung stehen. Konkret bedeutet dies, dass zu Anfang November die vorgehaltenen Trassen für Dezember und Januar freigegeben werden. Ab Dezember erfolgt die Freigabe am Monatsersten für den übernächsten Monat (z.B. Freigabe für Februar erfolgt am 01. Dezember). Die für den entsprechenden Jahresfahrplan letzte Freigabe für 01. Dezember des Folgejahres bis zum jeweiligen Fahrplanwechsel erfolgt demnach am 01. Oktober. Die Freigabe erfolgt durch Löschung der Reservierungen der vorgehaltenen Trassen im Netzfahrplan, d.h. die Kapazitätsreserven werden für die Buchung freigegeben.

4.2.2 Gelegenheitsverkehr

Die Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Gelegenheitsverkehr sind in der Richtlinie 402.0204 beschrieben. Nachfolgend werden die wesentlichen Grundsätze dargestellt. Charter- und Nostalgieverkehere gemäß Ziffer 5.3.2.7 können nur zum Gelegenheitsverkehr angemeldet werden.

4.2.2.1 Allgemeines

Bei Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr gem. § 56 ERegG handelt es sich um Anmeldungen außerhalb des Netzfahrplans bzw. außerhalb der Fristen des Netzfahrplans.

Darüber hinaus gelten Änderungen der Anmeldungen zur zweiten Phase der Netzfahrplanerstellung nach dem Anmeldetermin nach Ziffer 4.2.1.2, Satz 3 Unterpunkt 2 als Anmeldung zum Gelegenheitsverkehr.

4.2.2.2 Fehlende oder nicht plausible Angaben

Fehlende Angaben im Rahmen der Trassenanmeldung fordert die DB Netz AG bei den vom anmeldenden ZB oder dem einbezogenen EVU benannten Personen oder Stellen unverzüglich nach. Der Beginn der Bearbeitungsfrist nach Ziffer 4.2.2.4 richtet sich nach dem Zeitpunkt, zu welchem die fehlenden Angaben der DB Netz AG vorliegen. Werden die nachgeforderten Angaben nicht übermittelt, liegt keine vollständige Trassenanmeldung vor; die Anmeldung kann somit zur Trassenbearbeitung nicht angenommen werden.

Die vorstehenden Regelungen gelten sinngemäß auch im Falle nicht plausibler Angaben. Nicht plausibel sind Angaben insbesondere dann, wenn die Angaben in sich widersprüchlich sind, eine Trassenkonstruktion auf dieser Grundlage aus betrieblich-technischen Gründen nicht möglich ist oder ähnliche Widersprüche vorliegen.

Werden über die nachgeforderten Daten hinaus weitere Angaben gemacht, die von der ursprünglichen Anmeldung abweichen, handelt es sich hierbei um eine Änderung der Anmeldung.

Bei Anmeldungen über C&R oder PCS Capacity Broker findet eine automatisierte Bestelleingangsprüfung der Angaben im Rahmen der Trassenanmeldung statt. Der ZB oder das einbezogene EVU erhält also direktes Feedback über die Plausibilität der Trassenanmeldung. Der ZB oder das einbezogene EVU hat beim Scheitern dieser Bestelleingangsprüfung seine Eingaben zu validieren und erneut abzusenden. Bei Unterstützungsbedarf kann sich der ZB an einen Mitarbeiter der DB Netz AG wenden (Kontaktdaten in den Nutzungsbedingungen in **Anlage 4.2.2**).

4.2.2.3 Änderungen von Anmeldungen

Änderungsanmeldungen beinhalten die gleichzeitige Rücknahme der Anmeldung für die zu ändernde Zugtrasse. Ändert der ZB oder das einbezogene EVU eine vollständig vorliegende Trassenanmeldung, beginnt die Bearbeitungsfrist nach Ziffer 4.2.2.4 von neuem zu laufen. Bei Änderungsanmeldungen bleiben die nicht von der Änderung betroffenen Verkehrstage bzw. Teile des Laufwegs unberührt.

4.2.2.4 Fristen für die Bearbeitung von Trassenanmeldungen

Die Bearbeitungsfristen für Trassenanmeldungen im Gelegenheitsverkehr der DB Netz AG gem. § 56 ERegG sind in untenstehender Tabelle dargestellt.

Dabei gelten bei der DB Netz AG als besonders aufwändige Trassenbearbeitungen i. S. v. § 56 Abs. 1 Satz 3 ERegG:

a)

- Fahrten mit Dampflokomotiven (kohle- und ölgefeuert),
- Transporte bei denen eine Einzelgrenzlastberechnung erforderlich bzw. gewünscht ist
- Messfahrten und Probefahrten,
- Fahrten mit Fahrzeugen, die nicht schneller als 50 km/h fahren können bzw. dürfen (z. B. Nebenfahrzeuge, Schadfahrten),
- Fahrten, die aufgrund der angemeldeten Fahrzeuge, der Streckenverhältnisse oder anderer Parameter eine besondere Form des Fahrplans erfordern (z. B. Zugleitbetrieb),
- Änderungsmeldungen zu Zugtrassen des Netzfahrplans nach dem Anmeldetermin im Sinne der Ziffer 4.2.1.2 Satz 3,

b)

- Fahrten im Gelegenheitsverkehr auf nicht als geöffnet i.S.d. Ziffer 2.5.5 gekennzeichneten Strecken,

c)

- Grenzüberschreitende Fahrten gem. Ziffer 4.2.4,

d)

- Transporte i. S. der Ziffer 3.4.3

e)

- Versuchsfahrten im Sinne der Ril 408.3431

	Fristen für die Trassenbearbeitung	Frist des Kunden zur Annahme des Angebots	Frist für die Erstellung der Fahrplanbekanntgabe
Anmeldungen für Zuweisungen einzelner Zugtrassen	unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von 5 Arbeitstagen	1 Arbeitstag	1 Arbeitstag
Anmeldung für die Zuweisung einzelner Zugtrassen mit besonders aufwändiger Bearbeitung	a) unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von 5 Arbeitstagen	1 Arbeitstag	1 Arbeitstag
	b) unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von 5 Arbeitstagen; Anmeldungen hierfür müssen jedoch zwingend spätestens 14 Kalendertage vor der geplanten Fahrt erfolgen.		
	c) es gelten die Maximalfristen der von der jeweiligen Trassenanmeldung betroffenen		

Fristen für die Trassenbearbeitung	Frist des Kunden zur Annahme des Angebots	Frist für die Erstellung der Fahrplanbekanntgabe
ausländischen Infrastrukturbetreibern gemäß Anlage 4.2.2.4		
d) unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von 5 Arbeitstagen		5 Arbeitstage
e)	4 Wochen	

Die vorgenannten Fristen sind Maximalfristen

f)

Trassenanmeldungen über C&R sind nur für Trassen des Gelegenheitsverkehrs im Schienengüterverkehr, für Leerfahrten im Schienenpersonenverkehr und Überführungsfahrten im Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr mit einer Frist von weniger als 5 Arbeitstagen vor gewünschter Abfahrtszeit möglich, sofern diese Trassenanmeldungen:

- nur einen Verkehrstag umfassen,
- ausschließlich das Schienennetz der DB InfraGO AG und/oder die in Abschnitt 9 der Anlage 4.2.2 aufgezählten Strecken, auf denen die DB InfraGO AG fahrplanbildend ist, nutzen,
- keinen Fall einer besonders aufwändigen Bearbeitung darstellen (ausgenommen sind Züge des Kombinierten Verkehrs, die über C&R bestellbar sind) und
- keinen Ankunftszeitpunkt haben, der später als 23.59h am Folgetag des Abfahrtstages liegt.

Die Frist für die automatisierte Trassenbearbeitung bei der Nutzung von C&R übersteigt im Regelfall nicht 3 Minuten.

4.2.2.5 Nicht fristgerechte Anmeldungen

Die DB Netz AG wird stets versuchen, auch nach vorstehender Tabelle nicht fristgerecht eingegangene Trassenanmeldungen zu bearbeiten. Satz 1 gilt nicht bei Anmeldungen über C&R oder PCS Capacity Broker gemäß Ziffer 4.2.4.2.

4.2.2.6 Trassenkonstruktion

Die DB Netz AG konstruiert Zugtrassen mit der Maßgabe, allen Anträgen auf Zuweisungen von Zugtrassen so weit wie möglich stattzugeben, bei gleichzeitig bestmöglicher Ausnutzung der verfügbaren Infrastrukturkapazität unter Berücksichtigung der netzzugangsrelevanten Regelwerke gem. Ziffer 3.2.1.2.2.

Zugtrassen für Gelegenheitsverkehr werden im Rahmen der vorhandenen Restkapazität der Infrastruktur konstruiert.

4.2.2.6.1. Konkurrierende Trassenanmeldungen

Steht bei der Trassenkonstruktion eine Zugtrasse in Konkurrenz zu einer anderen Zugtrasse des Gelegenheitsverkehrs, hat die zuerst angemeldete Zugtrasse Vorrang.

4.2.2.6.2. Abweichung von der Trassenanmeldung

a)

Lässt die vorhandene Restkapazität die Abgabe eines der Anmeldung entsprechenden Angebots nicht zu, wird die DB Netz AG zunächst versuchen, ein Angebot ohne erhebliche Abweichungen zu den Vorgaben aus der Anmeldung zu konstruieren.

Erhebliche Abweichungen bei der Konstruktion sind:

- Bei Reisezügen eine zeitliche Abweichung von der Anmeldung um mehr als einer Stunde,
- Bei Reisezügen ein anderer Laufweg als in der Anmeldung angegeben, der angemeldete Verkehrshalte nicht zulässt,
- Bei Güterzügen und sonstigen Fahrten eine zeitliche Abweichung von der Anmeldung um mehr als zwei Stunden.

Ist die Abgabe eines Angebots nur mit erheblichen Abweichungen möglich, wird die DB Netz AG diese Abweichungen mit dem ZB oder dem einbezogenen EVU abstimmen.

Bei Anmeldungen für die Zuweisung einzelner Zugtrassen gem. Ziffer 4.2.2.4 ist bei erheblichen Abweichungen eine Abstimmung mit dem ZB oder dem einbezogenen EVU nicht möglich.

b)

Bei Trassenanmeldungen über die Anwendung C&R gilt Folgendes:

- Die geplante Abfahrt muss mindestens 45 Minuten nach dem Anmeldezeitpunkt liegen. Setzt der ZB eine abweichende Abfahrtszeit an, wird die frühestmögliche Abfahrtszeit vor Versand der Anfrage automatisch korrigiert.
- Die Abfahrtbereitschaft wird bei Priorisierung der Abfahrtszeit unterstellt bzw. bei Priorisierung der Ankunftszeit abgefragt. Bei nicht als abfahrtsbereit gemeldeten Zügen liegt die früheste Abfahrt mindestens 90 Minuten nach dem Anmeldezeitpunkt.

4.2.2.6.3. Trassenanmeldungen für Energieträger im Sinne der Anlage EnSiTrV

a) Voraussetzungen einer Trassenanmeldung für Energieträger im Sinne der Anlage EnSiTrV

Diese Trassenanmeldungen haben stets

- unter Kennzeichnung als Trasse für Energieträger im Sinne der Anlage EnSiTrV, bei denen zum Zeitpunkt des Transports für den Start- oder Zielpunkt des Transports ein Versorgungsengpass nach § 2 EnSiTrV festgestellt wurde, unter Beachtung der hierfür maßgeblichen Bestimmungen der Ril 402.0202,
- gem. § 1 Abs.5 Sätze 1 und 2 EnSiTrV gesamthaft für Last- und Leerrichtung mit Wagenzügen in geschlossenen Umläufen (Ganzzüge)

spätestens mit einer Frist von 10 Kalendertagen vor der geplanten Durchführung eines Transports zu erfolgen. Last- und Leerrichtung müssen grundsätzlich nicht denselben Start- bzw. denselben Zielpunkt haben; Abweichende Zugbildungen in der Leerrichtung sind möglich; Zugumbildungen und -behandlungen sind auf das betrieblich unbedingt erforderliche Maß zu beschränken.

Darüber hinaus ist die Anmeldung von Trassen für Energieträger im Sinne der Anlage EnSiTrV nur über TPN (nicht über Click&Ride) möglich.

Hinsichtlich der Regelungen zu Transporten von Großtransformatoren (§ 3 EnSiTrV) bleiben die Ziff. 3.4.3 iVm 4.7 unberührt.

Beachtet der ZB oder das einbezogene EVU die Vorgabe des Satzes 1 nicht, erfolgt keine bevorrechtigte Behandlung nach den für Energieträger im Sinne der Anlage EnSiTrV betreffenden Regelungen dieser NBN.

b) Erklärung nach § 1 Abs. 3 Nr. 2 EnSiTrV

Die Erklärung Nachweis der Erforderlichkeit einer Trassenanmeldung zur Durchführung eines Transports zur Gewährleistung der Versorgung mit Energieträgern iSd §§ 1 Abs. 2 Satz 1 iVm Abs. 3 hat vom ZB oder dem einbezogenen EVU gegenüber der DB Netz AG unter Verwendung des Vordrucks, der als Anlage 4.2.2.6.3 Bestandteil dieser NBN ist, zu erfolgen. Die Erklärung ist an die Adresse

EnKo-Netz@deutschebahn.com

zu senden.

c) Planerischer Vorrang

Für das Verfahren zur Sicherstellung des planerischen Vorrangs der Trassen für Energieträger im Sinne der Anlage EnSiTrV gilt das Verfahren nach § 4 EnSiTrV.

4.2.2.7 Trassenangebot durch die DB Netz AG

4.2.2.7.1.

Bei Anmeldungen gem. § 56 Abs. 1 ERegG erhält der ZB das Trassenangebot von der DB Netz AG unverzüglich, spätestens aber nach Ablauf der Bearbeitungsfrist nach Ziffer 4.2.2.4. Die DB Netz AG wird auch Anmeldungen auf Zuweisung einer Zugtrasse, deren beantragte bzw. notwendige Abfahrtszeit weniger als 5 Arbeitstage nach dem Anmeldetermin liegt, unverzüglich bearbeiten. In diesen Fällen kann nicht ausgeschlossen werden, dass eine Trassenzuweisung vor der beantragten bzw. notwendigen Abfahrtszeit aus betrieblich-technischen Gründen nicht mehr möglich ist.

Die DB Netz AG ist berechtigt im Falle einer Anmeldung zur Zuweisung einer Zugtrasse weniger als 5 Arbeitstage vor Abfahrt nach Ziffer 4.2.2.9.2 Abs. 2, aufgrund der Trassenanmeldung Angebote für Teilstrecken abzugeben.

Im Falle einer Anmeldung eines ZB nach § 1 Abs. 12 Nummer 2 lit. a) bis c) ERegG ist das Angebot der DB Netz AG an den Zugangsberechtigten zu richten. Parallel ist von der DB Netz AG ein Angebot bezüglich der der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen der NBN an das einbezogene EVU zu richten. Das einbezogene EVU ist nach Benennung an vorherige Erklärungen des ZB hinsichtlich der Trassenanmeldung gebunden. Die Erklärungen des ZB sind bezogen auf den jeweiligen ENV verbindlich.

Das einbezogene EVU ist verpflichtet, unverzüglich Ansprechpartner i. S. des Grundsatz-INV zu benennen.

4.2.2.7.2.

Bezieht sich der Laufweg einer angemeldeten Zugtrasse auf mehr als eine Region der DB Netz AG und wünscht der ZB oder das einbezogene EVU ein Angebot für Teilstrecken, wird die DB Netz AG diesem Wunsch möglichst nachkommen. Ziffer 4.2.2.9 bleibt unberührt.

4.2.2.7.3.

Bei Anmeldungen über die Anwendung C&R erhält der ZB bis zu drei Trassenangebote. Der ZB bekommt das Angebot direkt in der App angezeigt. Die Frist zur Angebotsannahme beträgt 10 Minuten nach vollständiger Übermittlung des Angebots. Erfolgt innerhalb dieser Frist keine Reaktion, verfällt das Angebot.

4.2.2.8 Angebotsabgabe vor Inkrafttreten eines Netzfahrplans

Bei Anmeldungen zum Netzfahrplan, die nach Ziffer 4.2.1.4 als nicht fristgerecht und somit als Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr behandelt werden, beginnt die Bearbeitungsfrist gem. Ziffer 4.2.2.4 mit Fertigstellung des endgültigen Netzfahrplans, auf welchen sich die Anmeldung ursprünglich bezog.

4.2.2.9 Zustandekommen des ENV

Der ENV über die jeweils konkrete Nutzung einer Zugtrasse i. S. d. § 1 Abs. 20 ERegG kommt zwischen der DB Netz AG und dem ZB oder dem einbezogenen EVU wie folgt zustande:

4.2.2.9.1. Angebotsannahme

Die Annahme des Angebots durch den ZB hat bei fristgerechten Anmeldungen innerhalb der Annahmefrist nach § 56 Abs. 1 Satz 2 ERegG i. V. m. Ziffer 4.2.2.4 zu erfolgen. Die Annahme kann schriftlich oder elektronisch erfolgen. Andernfalls kommt der ENV nicht zu Stande. Es gilt Ziffer 5.4.2 i.V.m. Ziffer 5.6.3.1.

4.2.2.9.2. Verzicht auf schriftliche Annahme

Der ZB oder das einbezogene EVU kann bereits mit seiner Anmeldung den Verzicht auf eine schriftliche Annahme erklären. In diesen Fällen gilt das Angebot als angenommen, wenn es dem ZB oder dem einbezogenen EVU zuging und der ZB oder das einbezogene EVU nicht unverzüglich widerspricht.

Im Falle einer Anmeldung nach Ziffer 4.2.2.7.1 Satz 2 gilt das Angebot auch als angenommen, wenn der ZB oder das einbezogene EVU nach Zugang des Angebots nicht unverzüglich erklärt, die angebotene Zugtrasse nicht nutzen zu wollen. Das Angebot ist ebenfalls angenommen, wenn der ZB oder das einbezogene EVU bereits nach Zugang eines Angebots für Teilstrecken beginnt, den angebotenen Teil zu nutzen sowie wenn und soweit er aufgrund einer Fahrplananordnung der DB Netz AG abfährt.

4.2.2.10 Trassenablehnungen

Kann eine Anmeldung im Rahmen der Restkapazität der Infrastruktur nicht umgesetzt werden oder stimmt der ZB oder das einbezogene EVU erheblichen Abweichungen nach Ziffer 4.2.2.6.2 nicht zu, so erfolgt eine Mitteilung nach § 72 Satz 1 Nr. 2 ERegG und die Vorabprüfung durch die BNetzA nach § 73 Abs. 1 Nr. 2 ERegG.

4.2.3 Zusammenarbeit der DB Netz AG bei der Bereitstellung von Schienenwegkapazität und der Zuweisung von netzübergreifenden Zugtrassen mit anderen Betreibern der Schienenwege (BdS)

4.2.3.1 Zusammenarbeit der DB Netz AG mit inländischen BdS

Zur netzübergreifenden Bereitstellung von Schienenwegkapazität und Zuweisung von Zugtrassen hat die DB Netz AG Vereinbarungen mit anderen BdS geschlossen.

Diese Vereinbarungen regeln die Arbeitsschritte für alle Prozessbeteiligten bei der Beantragung und Zuweisung von Zugtrassen, sofern mindestens zwei BdS beteiligt sind. Die Regelungen gelten bei der Netzfahrplanerstellung und für den Gelegenheitsverkehr für alle Verkehrsarten.

Zum detaillierten Inhalt der Vereinbarungen der DB Netz AG mit anderen BdS zu nationalen und internationalen Trassenanträgen im Netzfahrplan und im Gelegenheitsverkehr siehe **Anlage 4.2.3.1**.

4.2.3.2 Zusammenarbeit der DB Netz AG mit ausländischen BdS

Die Organisation der Zusammenarbeit der DB Netz AG mit ausländischen BdS richtet sich nach der Richtlinie 302 zu grenzüberschreitenden Bahnstrecken im Rahmen des betrieblich-technischen Regelwerks (**Anlage 3.2.1.2.3**).

4.2.4 Grenzüberschreitende Trassenanmeldungen

Zugtrassen im grenzüberschreitenden Verkehr können jeweils bei den gem. Ziffer 1.6.2 ausgewiesenen Ansprechpartnern der beteiligten Nachbar-EIU oder als harmonisierte Zugtrasse für die gesamte internationale Strecke bei einem der beteiligten OSS angemeldet werden.

Bezüglich der Trassenanmeldung, -bearbeitung und Angebotserstellung gelten die Regelungen der Nutzungsbedingungen der jeweiligen Nachbar-EIU.

Anforderungen der DB Netz AG an eine harmonisierte Trassenanmeldung:

- Trassenanmeldung über die IT-Anwendung PCS oder PCS Capacity Broker (vgl. Ziffer 1.7.2.2) oder Verwendung des aktuellen RNE-Anmeldeformulars.
- Gliederung nach nationalen Streckenabschnitten und Angabe aller gegebenenfalls verantwortlichen ZB oder einbezogenen EVU. Der ZB oder das einbezogene EVU muss die Zugangsvoraussetzungen erfüllen.
- Für die deutsche Teilstrecke des Laufweges: Angabe eines für die Trassenplanung verantwortlichen deutschsprachigen Ansprechpartners.
- Für die deutsche Teilstrecke: Beachtung der Pflichtangaben gemäß den Regelungen dieser NBN.

Erfolgt zum RNE-Formular eine zusätzliche und damit doppelte Trassenanmeldung für die deutsche Teilstrecke über das TPN und weichen die Angaben voneinander ab, ist die Anmeldung über TPN maßgebend.

Bei der Anmeldung über die IT-Anwendung PCS oder PCS Capacity Broker müssen allgemeine und spezielle nationale Angaben (Pflichtangaben gemäß den Regelungen dieser NBN) vorgenommen werden. Weichen diese Angaben voneinander ab, sind die nationalen Angaben maßgebend.

4.2.4.1 Trassenkonstruktion auf den Grenzstrecken

Liegt eine Trassenanmeldung über eine Grenzstrecke vor, zu der beim benachbarten EIU keine korrespondierende Anschlussstrasse angemeldet wurde, erfolgt die Trassenkonstruktion bis zu einem geeigneten vorgelagerten Bahnhof im Bereich der DB Netz AG.

Liegt eine Trassenanmeldung über eine Grenzstrecke vor, zu der beim benachbarten EIU eine korrespondierende Anschlussstrecke angemeldet wurde, erfolgen im Angebot der DB Netz AG die Angaben für das Gebiet des benachbarten EIU unter Vorbehalt der Zustimmung durch das Nachbar-EIU.

4.2.4.2 Bedingungen für die Nutzung des PCS Capacity Broker

4.2.4.2.1. Trassenanmeldungen über den PCS Capacity Broker

Trassenanmeldungen über die IT-Anwendung PCS Capacity Broker sind nur für Trassen des Schienengüter-Gelegenheitsverkehrs mit einer Frist von weniger als 5 Arbeitstagen und mehr als 90 Minuten vor gewünschter Abfahrtszeit ausschließlich über die Grenzstrecke Basel Bad Bf - Basel RB Muttenz (Streckennummer 4405) möglich, sofern diese Trassenanmeldungen:

- nur einen Verkehrstag umfassen,
- keinen anderen Fall einer besonders aufwändigen Bearbeitung (4.2.2.4) darstellen,
- mit einer Kundennummer bestellt werden, für die der DB Netz AG eine Pauschalerklärung mit dem "Beiblatt zur Trassenanmeldung zur Nutzung der deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet" gemäß Art. 2.1 der Richtlinie 302.5004, welches über die dort enthaltene Verlinkung unter "Beiblatt zur Trassenanmeldung" zu finden ist, für das Fahrplanjahr vorliegt, dass das bestellende EVU selbst die EVU-Verantwortung auf den deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Gebiet wahrnimmt,
- eine von der SBB Infrastruktur oder der DB Netz AG zugewiesene internationale Zugnummer verwenden,
- keinen Ankunftszeitpunkt haben, der später als 23.59h am Folgetag des Abfahrtstages liegt.

4.2.4.2.2. Trassenkonstruktion über den PCS Capacity Broker

Die harmonisierte Trassenkonstruktion der beteiligten EIU erfolgt sequenziell in Konstruktionsrichtung, welche im PCS Capacity Broker vom ZB festgelegt wird.

Beginnt die Trassenkonstruktion beim Nachbar-EIU, so übermittelt der PCS Capacity Broker die Trassenanmeldung für den Streckenabschnitt der DB Netz AG erst, wenn vom Nachbar-EIU das Konstruktionsergebnis für seinen Streckenabschnitt an PCS Capacity Broker mit Übergabezeitpunkt übergeben wurde.

Die Frist für die automatisierte Trassenbearbeitung des Streckenabschnitts der DB Netz AG bei der Nutzung von PCS Capacity Broker ergibt sich aus der Anlage 4.2.2.4.

4.2.4.2.3. Trassenangebot über den PCS Capacity Broker

Der ZB erhält bei Anmeldung über den PCS Capacity Broker nur dann ein Angebot, wenn von allen beteiligten EIU ein Angebot für den jeweiligen Anteil an der grenzüberschreitenden Trasse an den PCS Capacity Broker übermittelt wurde, welche am Übergabepunkt übereinstimmen.

Das harmonisierte Trassenangebot wird im PCS Capacity Broker angezeigt. Sofern kein harmonisiertes Trassenangebot möglich sein sollte oder im Fall des technischen Ausfalls bzw. im Fall von Übertragungsstörungen vom PCS Capacity Broker erfolgt das Angebot über TPN gemäß Ziffer 4.2.4.1.

Die Frist zur Angebotsannahme ist 45 Minuten vor der angebotenen Abfahrtszeit, aber beträgt höchstens 24 Stunden nach vollständiger Übermittlung des Angebots. Erfolgt innerhalb dieser Frist keine Reaktion, verfällt das Angebot.

Im Fall des technischen Ausfalls bzw. im Fall von Übertragungsstörungen vom PCS Capacity Broker steht für alle Zugangsberechtigten als Rückfallebene die Trassenanmeldemöglichkeit über TPN zur Verfügung.

4.2.5 Katalogtrassen auf Güterverkehrskorridoren

PaPs sind ab der Veröffentlichung des Trassenkatalogs (vgl. Ziffer 4.2.5.1) bis zum Anmeldeschluss für den Netzfahrplan speziell für Trassenanmeldungen im grenzüberschreitenden SGV reserviert.

Der Corridor OSS (vgl. Ziffer 1.7.1.1) bietet PaPs sowie Kapazitätsreserven („Reserve Capacity“) für grenzüberschreitende Schienengüterverkehre gemäß Artikel 13 und 14 der EU-Verordnung 913/2010 auf Basis des im Folgenden beschriebenen Verfahrens an.

4.2.5.1 Trassenanmeldungen für PaPs

Die PaPs werden jeweils Mitte Januar (11 Monate vor Beginn des Netzfahrplans) in einem speziellen Trassenkatalog veröffentlicht. Dieser ist über das Path Coordination System (PCS vgl. Ziffer 1.7.2.2) und die Homepage des jeweiligen Korridors zugänglich.

Einzelheiten werden durch RNE im Internet zur Verfügung gestellt:

<http://pcs.rne.eu>

Trassenanmeldungen für grenzüberschreitende Schienengüterverkehre auf PaPs bzw. auf Teilabschnitten der PaPs, die mindestens eine Grenze auf einem Korridor überqueren, können bis zum Anmeldeschluss für den Netzfahrplan ausschließlich direkt in PCS und damit abweichend von Ziffer 4.2.4 nicht bei den jeweiligen betroffenen EIU abgegeben werden. Ein Account für PCS kann direkt bei der RNE oder über den Corridor OSS beantragt werden.

Einzelheiten werden durch RNE im Internet zur Verfügung gestellt:

<http://pcs.rne.eu>

Trassenanmeldungen für PaPs, die direkt bei der DB Netz AG eingehen, werden als Trassenanmeldungen im Netzfahrplan i.S.d. Ziffer 4.2.1.5 behandelt. Sofern die Bezugnahme auf einen PaP festgestellt wird, erfolgt diesbezüglich eine Information an den anmeldenden ZB und den Corridor OSS.

Internationale Trassenanmeldungen, die nach dem Anmeldeschluss für den Netzfahrplan via PCS an den Corridor OSS gerichtet werden, werden wie Trassenanmeldungen für den Gelegenheitsverkehr behandelt. Der Corridor OSS leitet die Trassenanmeldungen an die betroffenen EIU weiter und informiert den ZB.

Im Zusammenhang mit PaPs können beim Corridor OSS auch Zu- und/oder Abbringertrassen („feeder and/or outflow paths“) angemeldet werden; wobei diese Trassen dann ausschließlich im Buchungstool PCS in einem Bestellvorgang angemeldet sein müssen. Der Corridor OSS leitet diese Trassenanmeldung sodann an den/die betroffenen EIU zur Bearbeitung weiter und übermittelt den ZB ein Angebot zum vorläufigen bzw. endgültigen Netzfahrplanentwurf in PCS von EIU, die am Korridor beteiligt sind (PaP und feeder/outflow paths, wobei feeder/outflow paths nicht als festgelegte Zugtrassen i.S.v. Art. 14 Abs. 4 VO (EU) 913/2010 betrachtet werden). Die Zuweisung von feeder/outflow paths richtet sich nach den nationalen Regeln.

PaPs können in einzelnen Abschnitten als "Flex PaP" gekennzeichnet sein. In diesem Fall sind die im PaP Katalog angegebenen An-/Abfahrtszeiten sowie die angegebenen Halteorte und die angegebene Haltedauer lediglich als Anhaltspunkte zu verstehen und können vom ZB bei der Trassenanmeldung innerhalb eines vorgegebenen Rahmens verändert werden. Maßgeblich hierfür ist, dass die vorgegebene Gesamtfahrzeit (standard running time) inklusive der maximalen Haltedauer zwischen fixen Betriebsstellen (d.h. in der Regel an den mit den benachbarten EIU abgestimmten Grenzbetriebsstellen) nicht überschritten wird. Innerhalb dieses Rahmens können Halteorte und -dauer beliebig entsprechend der individuellen Bedürfnisse des ZB angemeldet werden (z.B. durch Ersetzen eines in der Flex PaP angegebenen Halteorts durch einen anderen Halteort auf der Streckenführung des SGV Korridors oder durch Kumulierung/Verteilung der maximalen Haltedauer in unterschiedliche Halteorte).

Der Corridor OSS prüft die Trassenanmeldung und weist den in PCS federführenden ZB auf fehlende oder nicht plausible Angaben hin – insbesondere auch bzgl. des Flex PaP Rahmens. Der Corridor OSS fordert unverzüglich eine Klarstellung dieser Angaben innerhalb von fünf Kalendertagen ein. Trassenanmeldungen, die nicht klargestellt werden können bzw. die auch nach Klarstellung nicht dem vorgegebenen Flex PaP Rahmen entsprechen, werden vom Corridor OSS an die betroffenen EIU zur weiteren Bearbeitung im Netzfahrplan weitergeleitet.

Einzelheiten zum Procedere sind im jeweiligen CID Section 4 der SGV-Korridore beschrieben, die auf den Internetseiten der SGV-Korridore – bzw. in Auszügen in Anlage 4.10 – veröffentlicht sind.

4.2.5.2 Trassenzuweisung von PaPs

Der jeweilige Corridor OSS trifft eine Zuweisungsentscheidung für den Gesamtlaufweg des Korridors nach einer einheitlichen Zuweisungsregelung, die vom Exekutivrat des jeweiligen SGV-Korridors verabschiedet wurde und die abweichend von Ziffer 4.2.1.9 gilt.

Für die SGV-Korridore Rhein-Alpen, Skandinavien-Mittelmeer, Atlantik, Orient/Östliches Mittelmeer, Nordsee-Ostsee und Rhein-Donau gilt die Zuweisungsregelung wie in Anlage 4.10 (dort Ziffern 3.4.13 ff.) beschrieben.

Der Corridor OSS teilt den ZB Anfang Mai seinen Beschluss über die PaP-Zuweisung mit. Die endgültige Zuweisung erfolgt im Rahmen des nachfolgend dargestellten Prozederes.

Nach Erstellung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs durch die EIU teilt der Corridor OSS den ZB im Namen aller beteiligter EIU elektronisch via PCS den Stand des vorläufigen Netzfahrplanentwurfes für den internationalen Gesamtlaufweg zu den Trassenanmeldungen mit (PaP inkl.

feeder/outflow paths und/oder Alternativangebote). Hierzu können die ZB binnen eines Monats elektronisch in PCS Stellung nehmen. Auf Basis des endgültigen Netzfahrplanentwurfs erstellt der Corridor OSS in PCS das Trassenangebot im Namen der beteiligten EIU. Für den weiteren Prozess (v. a. Annahme des Trassenangebots, kommerzielle Bedingungen wie z.B. Trassenpreis, Storno etc.) gelten die jeweiligen nationalen Schienennetz-Benutzungsbedingungen der beteiligten EIU und die ENV werden mit den jeweiligen EIU abgeschlossen. Trassenanmeldungen, für die nach Anwendung der Zuweisungsregelung keine PaP zur Verfügung gestellt werden kann, werden vom Corridor OSS an die betreffenden EIU zur Konstruktion eines Alternativangebots weitergeleitet. Diese Trassenanmeldungen gelten in jedem Fall als fristgemäße Trassenanmeldungen zum Netzfahrplan und müssen nicht erneut abgegeben werden. Gleiches gilt für die beim Corridor OSS angemeldeten feeder/outflow paths und/oder Änderungswünsche zu PaPs.

Zu den Fristen im Netzfahrplan vgl. auch Ziffer 4.2.1.3 sowie zur Kommunikation ab dem vorläufigen Netzfahrplan die Ziffern 4.2.1.12 ff.

Änderungsanmeldungen, die nach dem Anmeldeschluss für den Netzfahrplan eingehen und die Rangfolge der Zuweisungsentscheidung und/oder die Grenzzeiten der PaP verändern, werden als Trassenanmeldung im Gelegenheitsverkehr behandelt.

Einzelheiten des Trassenanmelde- und -zuweisungsverfahrens finden sich in Anlage 4.10 und zudem – sowie die vom Exekutivrat des Korridors beschlossene Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität im Sinne des Art. 14 Abs.1 EU-VO 913/2010 – auf den Homepages der jeweiligen Korridore (vgl. Links unter Ziffer 1.7.1).

4.2.5.3 Trassenanmeldungen und -zuweisung für Kapazitätsreserven (Reserve Capacity)

Zu den Regelungen zu den Kapazitätsreserven (Reserve Capacity) siehe Anlage 4.10 (dort Ziffer 3.6.1. ff).

Für Änderungen von Trassenanmeldungen für Restkapazitäten gilt Ziffer 4.2.2.3 analog.

4.3 Kapazitätsbedarf für Instandhaltung und Erweiterung/Erneuerung der Infrastruktur

Es gelten die Regelungen der Ziffer 2.5.3 und der Richtlinie 402.0305.

4.4 Rahmenverträge

Die Ziffern des Kapitels 4.4. gelten für Rahmenverträge, die bis einschließlich 30.11.2016 abgeschlossen wurden (3. Rahmenvertragsperiode; Netzfahrplan 2016-2020) sowie für neu abzuschließende Rahmenverträge zum Netzfahrplan 2026.

4.4.1 Allgemeines

a) Im Rahmenvertrag verpflichtet sich

- der ZB für alle durch den Rahmenvertrag gebundenen Schienenwegkapazitäten Trassen in allen Netzfahrplanperioden während der Laufzeit des Rahmenvertrags innerhalb des rahmenvertraglich vereinbarten Zeitrahmens 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 b) zu unterrichten
- die DB Netz AG, dem ZB für den Fall, dass bei der Netzfahrplanerstellung Anträge auf zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzung vorliegen, eine Zugtrasse i. S. d. § 1 Absatz 20 ERegG innerhalb des rahmenvertraglich vereinbarten Zeitrahmens ohne Durchführung des Höchstpreisverfahrens anzubieten

b) Die definierte Schienenwegkapazität wird in den Anlagen zum Rahmenvertrag explizit benannt. Die Bezugslinie einer Schienenwegkapazität definiert sich durch die Zeit-, Verkehrstags- und Laufwegsangaben der jeweiligen Anlage zum Rahmenvertrag.

c) Der Zeitrahmen beschreibt die zulässigen Abweichungen von einer Bezugslinie, die im Rahmen der Konstruktion einer Netzfahrplantrasse, welche mit Bezug zu einem Rahmenvertrag

angemeldet wurde, Anwendung finden können. Sie werden so gewählt, dass unter betrieblichen Bedingungen mindestens drei Zugtrassen zur Verfügung stehen können.

Für Schienenwegkapazitäten gelten mindestens folgende Zeitrahmen:

- +/- 3 min für S-Bahn Verkehr auf reinen S-Bahn-Strecken
- +/- 5 min für den Personenverkehr
- +/- 30 min für den Güterverkehr

Zum Zuteilungsspielraum bei Vergabe von Rahmenverträgen vgl. unter Ziffer 4.4.3.d).

- d) Rahmenverträge zur vierten Rahmenvertragsperiode ab Netzfahrplan 2026 haben eine Laufzeit von fünf aufeinanderfolgenden Netzfahrplanperioden.
- e) Mit dem Rahmenvertrag müssen Schienenwegkapazitäten für jeweils mindestens 100 Verkehrstage einer Netzfahrplanperiode oder mindestens einem Verkehrstag pro Woche bei mindestens 45 gleichen Verkehrstagen pro Netzfahrplanperiode gebunden werden. Die Anmeldung von Einzeltagen, auch von Zusatz-, Ausfall- und Wochenfeiertagen, ist ausgeschlossen.
- f) Der Rahmenvertrag darf die Nutzung des betreffenden Schienennetzes durch andere Zugangsberechtigte nicht ausschließen.

Die DB Netz AG lehnt daher den Abschluss von Rahmenverträgen ab, insofern durch deren rahmenvertraglich gebundene Schienenwegkapazitäten eine Höchstkapazität von 60 Prozent pro Strecke im Kontrollzeitraum von 2 Stunden gemäß Artikel 8 Absatz 2 Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 überschritten würde. Bei Überschreitungen der Höchstkapazität werden alle betroffenen Anmeldungen mittels Anwendung des Entscheidungsverfahrens nach Ziffer 4.4.3 g), h), i) in eine Rangfolge gebracht.

Das Regelentgelt wird gemäß Ziffer 4.2.1.10. und anhand der letztverfügbaren Liste der Entgelte der NBN 2025 ermittelt.

Es werden zunächst nur Anmeldungen konstruiert, die in der Rangfolge bis zur Erreichung der Höchstkapazität auf den betroffenen Streckenabschnitt passen. Stellt sich im Rahmen der Konstruktion bzw. daran anschließender Entscheidungsverfahren heraus, dass bestimmte Kapazitäten entfallen, werden diese durch zurückgestellte Kapazitäten entsprechend der ermittelten Rangfolge für diesen Streckenabschnitt ergänzt.

Auf Streckenabschnitten, auf denen in den beiden zum Zeitpunkt der Rahmenvertragsanmeldung vorgelagerten Netzfahrplanperioden jeweils nur ZB der Verkehrsart SPNV Trassen genutzt haben, beträgt der o.g. Wert der Höchstkapazität 90 %. Die Streckenabschnitte, bei denen eine Höchstkapazität von 90% zugrunde gelegt wird, sind der Anlage 4.4.1b zu entnehmen.

Bei der Berechnung der Höchstkapazität soll das wahrscheinlichste gesamthafte Betriebsbild und nicht ausschließlich das Betriebsbild aus Anmeldungen von Rahmenverträgen zu-grunde gelegt werden. Deshalb wird auf einen vergangenheitsbezogenen Betriebstag Bezug genommen. Bei diesem Betriebstag handelt es sich um den dritten Donnerstag im Januar des letztverfügbaren Jahresfahrplans. Dieser Betriebstag wird dem letztverfügbaren auskonstruierten Jahresfahrplan entnommen und auf dessen Basis der Kapazitätsverbrauch und die korrespondierende Trassenanzahl gemäß den Festlegungen des UIC-Merkblatts 406 (siehe Anlage 4.4.1a) ermittelt. Die so ermittelte Trassenanzahl wird dann auf eine Auslastung von 100% normiert und die Höchstkapazität von 60% bzw. 90% daraus berechnet.

- g) Bei der Vergabe von Rahmenverträgen auf Güterverkehrskorridoren bzw. auf Abschnitten von Güterverkehrskorridoren, steht die Schienenwegkapazität, die durch zum Vergabezeitpunkt bereits bestehende Katalogtrassen auf Güterverkehrskorridoren im Sinne der EU-VO 913/2010 gebunden ist, für die Vergabe von Rahmenverträgen nicht zur Verfügung.

- h) Die Rahmenkapazitätserklärung iSv Art. 3 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 inklusive einer Übersicht der durch Rahmenverträge gebundenen Kapazitäten pro Strecke und Kontrollzeitraum von 2 Stunden findet sich im veröffentlichten Infrastrukturregister der DB Netz (www.dbnetze.com/isr). Die DB Netz AG legt jeden abgeschlossenen Rahmenvertrag gegenüber allen Zugangsberechtigten offen. Die Offenlegung erfolgt zur Wahrung der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse in anonymisierter Form, d. h. ohne Benennung des Zugangsberechtigten.
- i) Das Muster eines Rahmenvertrages nebst Anlagen ist als Anlage 4.4.1 Bestandteil der NBN.
- j) Die DB Netz AG veröffentlicht im Vorfeld der Planung und Anmeldung von Rahmenverträgen ein mittelfristiges Konzept für eine optimierte Kapazitätsnutzung (mKoK). Mit dem mKoK wird eine optimale Nutzung der verfügbaren Fahrwegkapazität im Sinne des Art. 6 Abs. 1 lit. a) der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 dargestellt. Anmeldungen, die mKoK-konform gestellt wurden, erfüllen die Kriterien des Art. 6 Abs. 1 lit. c), d), g), j) und k) der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545. Das mKoK ist im Internet unter dem Link <https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/nutzungsbedingungen/rahmenvertrag-1369214> veröffentlicht.

Zur Unterstützung der Planung und Anmeldung von Rahmenverträgen bietet die DB Netz AG darüber hinaus dem ZB die Möglichkeit einer unentgeltlichen Rahmenvertragsfahrlagenberatung an.

Nähere Informationen über die Rahmenvertragsfahrlagenberatung werden durch Kundeninformation bekannt gegeben.

4.4.2 Anmeldung eines Rahmenvertrags

- a) Voraussetzung für die Anmeldung von Rahmenverträgen ist ein abgeschlossener Grundsatz-Infrastrukturnutzungsvertrag.
- b) Anmeldungen für Rahmenverträge können immer nur mit Wirkung für die der Anmeldung nächstfolgende Netzfahrplan-periode abgegeben werden. Die Wirkung eines Rahmenvertrages beginnt frühestens mit der auf den Abschluss des Rahmenvertrages unmittelbar folgenden Netzfahrplanperiode. Die DB Netz AG bietet in der vierten Rahmenvertragsperiode keine Rahmenverträge mit zeitversetztem Beginn an. Ziffer 4.4. Absatz 2 bleibt unberührt.
- c) Bei verfristet eingehenden Anmeldungen iSv Art. 6 Absatz 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545, die bis spätestens zum ##.##.#### (Datum wird später ersetzt) bei der DB Netz AG vorliegen, prüft die DB Netz AG, ob und inwieweit diese analog zu den in Ziffer 4.2.1.17 (zweite Netzfahrplanbearbeitungsphase) aufgeführten Regelungen noch in der vierten Rahmenvertragsperiode berücksichtigt werden können. Dementsprechend kann
 - verfristeten Anmeldungen, die keinen Konflikt zu frist-gerecht eingegangenen Anmeldungen erzeugen, stattgegeben werden
 - im Konfliktfall für verfristet eingegangene Anmeldungen ohne Rücksprache mit dem Antragsteller ein erweiterter Konstruktionsspielraum von +/- 20 min für Schienenpersonenverkehre und +/- 120 min für übrige Verkehre angewandt werden
 - ein Koordinierungsverfahren durchgeführt werden, wenn der/die ZB der jeweiligen betroffenen fristgerechten Anmeldung auf Anfrage innerhalb eines Arbeitstags hiermit einverstanden ist; führt dieses Koordinierungsverfahren zu keinem Ergebnis, folgt ein Entscheidungsverfahren
 - im Entscheidungsverfahren der fristgerecht eingegangene Anmeldung Vorrang gewährt werden bzw. unter den verfristeten Anmeldungen nach dem Zeitpunkt des Eingangs der Anmeldung (frist come, first served) entschieden werden
- d) Anmeldungen auf den Abschluss von Rahmenverträgen müssen zum Anmeldetermin elektronisch über TPN beim Kundencenter Netzfahrplan vorliegen. Der Anmeldung können als Begründung Angaben zu den in Artikel 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 aufgelisteten Aspekten beigefügt werden, die von der DB Netz AG vor Abschluss eines

Rahmenvertrags berücksichtigt werden. Das Marktsegment Punkt-zu-Punkt ist als Pflichtangabe in der Rahmenvertragsanmeldung im TPN-Feld „Bemerkungen Kunde an Netz“ anzugeben.

Anmeldungen von Rahmenverträgen mit Angaben zu Machbarkeitsstudien für außergewöhnliche Transporte (Bza), Einzelgrenzlastberechnungen und gesicherten Durchfahrten sind nicht zulässig. Diesbezügliche Angaben im TPN sind ohne Bedeutung und führen dazu, dass das Plausibilisierungsverfahren durchgeführt wird.

- e) Es können nur vollständig und korrekt ausgefüllte Anmeldungen bearbeitet werden. Fehlende oder unplausible Angaben fordert die DB Netz AG bei der von dem anmeldenden ZB benannten Person oder Stelle unverzüglich nach. Die nachgeforderten Angaben sind innerhalb von drei Arbeitstagen zu übermitteln. Übermittelt der ZB die Angaben nach dieser Frist oder nimmt er Änderungen bzw. Ergänzungen an der Anmeldung vor, die nicht angefordert wurden, so führt dies dazu, dass diese Anmeldung ungültig wird.
- f) Betrifft die Anmeldung auf Abschluss oder Änderung eines Rahmenvertrags einen netzübergreifenden Verkehrsdienst wird die DB Netz AG Kontakt zu den betroffenen ausländischen bzw. inländischen Infrastrukturbetreibern aufnehmen, um zu ermitteln, ob ein Bedarf zur Abstimmung besteht. Auf Verlangen des ZB benennt die DB Netz AG einen Koordinator iSv Art. 12 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 zur Abstimmung der rahmenvertraglich gebundenen Schienenwegskapazität zwischen den betroffenen Infrastrukturbetreibern. Der ZB setzt die DB Netz AG über alle weiteren Anträge auf Rahmenverträge für den jeweiligen netzübergreifenden Schienenverkehrsdienst rechtzeitig in Kenntnis.
- g) Betrifft die Anmeldung auf Abschluss oder Änderung eines Rahmenvertrags Eisenbahnstrecken eines europäischen Schienengüterverkehrskorridors, so informiert die DB Netz AG den Verwaltungsrat des betroffenen Schienengüterverkehrskorridors auf dessen Verlangen gemäß Art. 5 Absatz 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 mindestens einen Monat vor Abschluss oder erheblicher Änderung des Rahmenvertrags.
- h) Die konkreten Fristen für die Anmeldung auf den Abschluss von periodischen Rahmenverträgen enthält die **Anlage 4.4.2**.

4.4.3 Bearbeitung der Anmeldung von Rahmenverträgen

- a) Die DB Netz AG bearbeitet alle fristgemäßen Anmeldungen für periodische Rahmenverträge unter Berücksichtigung der bestmöglichen Ausnutzung der Infrastruktur.

Zusätzlich prüft und begründet die DB Netz AG zur Genehmigung der Rahmenverträge vor Abschluss des Rahmenvertrags die in Art. 6 Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 aufgelisteten Aspekte, auch unter Berücksichtigung der hierzu vom ZB gemachten Angaben. Anmeldungen, die den in Art. 6 Abs. 1 Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 aufgelisteten Aspekten widersprechen, werden nach Durchführung des Koordinierungsverfahrens abgelehnt. Im Rahmen des Koordinierungsverfahrens erhält der ZB die Möglichkeit, seine Anmeldung dergestalt anzupassen, dass sie den Vorgaben des Art. 6 Abs. 1 Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 nicht widerspricht.

- b) Die DB Netz AG legt bei der Konstruktion und Koordination der Rahmenvertragsanmeldungen des ZB sowie für die Erstellung der Rahmenvertragsangebote die jeweils für die dem Vertragsschluss folgende Netzfahrplanperiode bekanntgegebenen Planungsgrundlagen zugrunde.
- c) Ein Konflikt im Rahmen der Konstruktion nach Art. 9 Abs. 1 Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 liegt vor, wenn die Bezugslinien von Rahmenvertragsanmeldungen auch nach Ausnutzung der Zuteilungsspielräume nach Ziffer 4.4.3 d) weiterhin nicht miteinander vereinbar sind. Dies ist insbesondere der Fall,
 - bei Überlagerung von Sperrzeitentritten
 - bei Überlagerung von Gleisbelegungen in Knoten
 - bei Begegnungsverboten zwischen bestimmten Zugarten.

- d) Zur Gewährleistung einer möglichst optimalen Nutzung der verfügbaren Kapazität iSv Artikel 6 Absatz 1 lit. a) der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 wird die DB Netz AG zu-nächst versuchen, innerhalb von folgenden Zuteilungsspielräumen ein Angebot auf den Abschluss eines Rahmenvertrages zu erstellen:
- für den Schienenpersonenverkehr: +/- 3 Minuten
 - für die übrigen Verkehre: +/- 30 Minuten
 - Für das Marktsegment Punkt-zu-Punkt Verkehre im SPFV gilt ein Zuteilungsspielraum von +/- 30 Minuten.
- e) Die DB Netz AG prüft für Rahmenvertragsanmeldungen, die zumindest teilweise den Zeitraum 06:00 bis 22:00 Uhr betreffen,
- ob die Rahmenvertragsanmeldung kapazitätsoptimierend im Sinne des mittelfristigen Konzepts für eine optimierte Kapazitätsnutzung (mKoK) gemäß Ziffer 4.4.1 j) bestellt wurde. Die DB Netz AG prüft gemäß Art. 6 Abs. 1 Durchführungsverordnung (EU) 2016/545, ob die RV-Anmeldungen kapazitätsoptimal sind. Dies erfolgt durch Prüfung, ob die eingegangenen RV-Anmeldungen mindestens die im mKoK vorgesehene Kapazitätsnutzungsauslastung der Anzahl nach zulassen. Dabei ist sicherzustellen, dass für jede Verkehrsart mindestens die Anzahl an Kapazitäten je Streckenabschnitt im Zwei-Stundenraster erreicht wird, die am für die Ermittlung der Kapazitätsobergrenze gewählten Stichtag gemäß Ziffer 4.4.1 f) genutzt wurde. Sollte nicht mindestens die im mKoK vorgesehene Kapazitätsnutzungsauslastung und die Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart im Fahrplan ##### erreichbar sein, lehnt die DB Netz AG die nicht kapazitätsoptimierenden RV-Anmeldungen wegen Nichtvereinbarkeit mit Art. 6 Abs. 1 Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 unter Berücksichtigung der nachfolgenden Sätze ab, solange bis die im mKoK vorgesehene Kapazitätsnutzungsauslastung und die Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart im Fahrplan ##### erreichbar ist. Dabei überprüft die DB Netz AG bezogen auf den betroffenen Streckenabschnitt im Einzelnen, ob das mKoK diesbezüglich tatsächlich die Kriterien nach Art. 6 Abs. 1 lit. a), c), d), g), i) und k) der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 erfüllt. Die DB Netz AG dokumentiert die Durchführung der Überprüfung. Nur in dem Fall, dass das mKoK die vorgenannten Kriterien auch in der Einzelfallprüfung erfüllt, erfolgt eine auf mangelnde Erreichbarkeit der im mKoK vorgesehenen Kapazitätsauslastung gestützte Ablehnung.
 - wenn keine kapazitätsoptimierende Anmeldung vorliegt, ob mit Anwendung der Zuteilungsspielräume eine solche hergestellt wird. Bei Bedarf wird die DB Netz AG bei dem Antragsteller erweiterte Spielräume anfragen.
 - ob die kapazitätsoptimierende Rahmenvertragsanmeldung den Kriterien des Art. 6 Abs. 1 lit. b) bis lit. k) Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 nicht widerspricht. Darüberhinausgehende Kriterien zieht die DB Netz AG nicht heran.

Sofern eine Anmeldung auch nach einem Koordinierungsverfahren den Regelungen in den vorstehenden Aufzählungspunkten widerspricht, lehnt die DB Netz AG auf der Grundlage des Art. 6 Abs. 1 Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 den Antrag auf Abschluss eines Rahmenvertrages ab. Dies ist insb. dann der Fall, wenn gemäß den Vorgaben des ersten Aufzählungspunktes nicht mindestens die im mKoK vorgesehene Kapazitätsnutzungsauslastung und die Anzahl an Kapazitäten je Verkehrsart im Fahrplan ##### im zwei-Stunden-Raster erreichbar ist.

Für Rahmenvertragsanmeldungen, die ausschließlich den Zeitraum 22:00 bis 06:00 Uhr betreffen, geht die DB Netz von einer kapazitätsoptimierten Nutzung nach ggf. erforderlichen Entscheidungsverfahren nach § 49 Abs. 10 Satz 1 i.V.m. § 52 Abs. 7 und 8 ERegG aus und prüft, ob im Übrigen die Rahmenvertragsanmeldungen nicht den Kriterien des Art. 6 Abs. 1 lit. b) bis lit. k) Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 widersprechen.

- f) Ist die Konstruktion der Anmeldungen auf den Abschluss eines Rahmenvertrages nach Ziffer 4.4.3 d) nicht konfliktfrei möglich, wird ein Koordinierungsverfahren gemäß Art. 9 Absatz 1 und 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 entsprechend zu dem in Ziffer 4.2.1.7

dargestellten Verfahren i.V.m. Abschnitt 6 der Richtlinie 402.0203 durchgeführt. Die Regelungen aus Artikel 9 Absatz 3 bis 6 sowie Artikel 10 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 finden hierbei gemäß § 49 Absatz 10 ERegG keine Anwendung.

Kein Konflikt liegt vor, wenn unter Berücksichtigung gewünschter Knotenbeziehungen innerhalb der unter vorstehenden lit. d) genannten Zuteilungsspielräume Anschlüsse nicht realisiert werden können. Die DB Netz AG informiert den ZB, sofern gewünschte Anschlüsse in den Konstruktionsspielräumen nicht realisiert werden konnten.

- g) Führt die Koordinierung nicht zu einer Einigung, wird die DB Netz AG das Streitbelegungsverfahren durchführen und nach folgender Reihenfolge über den Abschluss des Rahmenvertrags entscheiden.
1. Schienenwegkapazitäten für vertakteten oder ins Netz eingebundenen Verkehr
 2. Schienenwegkapazitäten für den grenzüberschreitenden Verkehr
 3. Schienenwegkapazitäten für den Güterverkehr

Für vertaktete und ins Netz eingebundene Verkehre findet Ziffer 4.2.1.9 lit. a) und lit. b) entsprechend Anwendung.

- h) Sofern aufgrund eines Konfliktes mehrerer Rahmenvertragsanmeldungen ein Regelentgeltverfahren nach § 52 Abs. 8 ERegG i.V.m. Ziffer 4.2.1.10 der NBN durchgeführt wird, erfolgt die Ermittlung des Regelentgeltes für die Bezugslinie der rahmenvertraglich gesicherten Kapazität, unter Berücksichtigung der zum Rahmenvertrag angemeldeten Verkehrstage für die Dauer des Rahmenvertrages, höchstens jedoch bis zum Ende einer Rahmenfahrplanperiode.
- i) Sofern aufgrund eines Konfliktes mehrerer Rahmenvertragsanmeldungen ein Höchstpreisverfahren nach § 52 Abs. 8 ERegG i.V.m. Ziffer 4.2.1.11 der NBN durchgeführt wird, fordert die DB Netz AG die betroffenen ZB oder das einbezogene EVU auf, innerhalb von fünf Werktagen ein Entgelt anzubieten. Die Angebote sind der DB Netz AG ausschließlich über die BNetzA zuzuleiten.
- j) Bei Anmeldung eines Rahmenvertrags über eine Grenzstrecke findet Ziffer 4.2.4.1 entsprechend Anwendung.
- k) Sofern es zu Einkürzungen zu Beginn oder am Ende der bestellten Rahmenvertragskapazitäten aufgrund von Ablehnungen kommt, fragt die DB Netz AG beim betroffenen ZB, ob ein Interesse auf Teilangebot der übrigen Rahmenvertragskapazität besteht. Bei Abfragen wegen Überschreitungen von Höchstkapazität bekundet der ZB sein Interesse auf Teilangebot der Rahmenvertragskapazität innerhalb von 5 AT. Erfolgt keine Rückmeldung innerhalb von 5 AT, fordert die DB Netz AG den ZB auf, innerhalb von weiteren 2 AT sein Interesse auf Teilangebot kundzutun. Bei Abfragen wegen Ablehnungen aus Trassierungskonflikten auf der Grundlage der Ziffer 4.4.3 g), h) und i) bekundet der ZB sein Interesse auf Teilangebot der Rahmenvertragskapazität innerhalb von 1 AT. Sofern keine fristwahrende Rückmeldung des ZB zur Abfrage auf Interesse des Teilangebots nach vorstehenden Regelungen erfolgt, unterstellt die DB Netz AG, dass kein Interesse auf Teilzuweisung besteht. Eine darüberhinausgehende Teilzuweisung erfolgt nicht.

4.4.4 Genehmigung von Rahmenverträgen

- a) Die DB Netz AG unterrichtet im Anschluss die Regulierungsbehörde gemäß § 72 Satz 1 Nr. 4 ERegG über die beabsichtigte Ablehnung eines Rahmenvertragsabschlusses durch die DB Netz AG. Soweit die Regulierungsbehörde die beabsichtigte Ablehnung der DB Netz AG nicht beanstandet, teilt die DB Netz AG dem ZB im Anschluss an das Unterrichtungsverfahren die Ablehnung des Rahmenvertrages unter Angabe der hierfür ausschlaggebenden Gründe schriftlich oder elektronisch mit.
- b) Bei unter aufschiebender Bedingung geschlossenen Rahmenverträgen beantragt die DB Netz AG gemäß § 49a ERegG eine Genehmigung des abgeschlossenen Rahmenvertrages bei der Regulierungsbehörde. Im Falle einer Genehmigung oder Eintritt der Genehmigungsfiktion teilt die DB Netz AG dies dem ZB schriftlich oder elektronisch mit. Im Falle der

Versagung der Genehmigung teilt die DB Netz AG dies dem betroffenen ZB ebenfalls unter Nennung der Gründe mit.

4.4.5 Angebot zum Abschluss eines Rahmenvertrags

Die DB Netz AG unterbreitet elektronisch über TPN dem ZB ein aufschiebend bedingtes Angebot auf Abschluss eines periodischen Rahmenvertrages. Der ZB nimmt das Angebot elektronisch über TPN an. Die Frist für die Annahme eines Angebotes auf Abschluss eines periodischen Rahmenvertrages beträgt 5 Arbeitstage nach Zugang des Angebotes beim ZB. Der abgeschlossene Rahmenvertrag steht unter der aufschiebenden Bedingung der Genehmigung des Rahmenvertrages durch die Regulierungsbehörde. Dies gilt auch für Änderung von Rahmenverträgen.

4.4.6 Anwendung der Rahmenverträge in der Netzfahrplanerstellung und -periode

- a) Zum Netzfahrplan muss der ZB Trassen im Umfang und mit Bezug zu den in Anlage 1 des Rahmenvertrags definierten Schienenwegkapazitäten innerhalb des vereinbarten Zeitrahmens anmelden; hierbei ist ein Wechsel in ein preiswerteres Marktsegment nicht zulässig. Erfolgt dies nicht, wird die DB Netz AG gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 die Rahmenkapazität für die betreffende Netzfahrplanperiode entsprechend verringern, es sei denn der ZB legt unverzüglich schriftlich/textlich gegenüber der DB Netz AG dar, dass die Gründe hierfür nicht von ihm zu vertreten sind.

Nicht zu vertreten hat der ZB unter anderem die folgenden Gründe (vgl. hierzu auch § 2 des Muster-Rahmenvertrags)

- Baumaßnahmen des Infrastrukturbetreibers
- Höhere Gewalt
- unerhebliche Abweichung der Trassenanmeldung vom rahmenvertraglich vereinbarten Zeitrahmen, Verkehrstagen oder Laufweg, die zum Zeitpunkt des Abschlusses des Rahmenvertrags noch nicht absehbar waren wie z.B. Einsatz neuer Fahrzeuge, veränderte Verkehrs- und Halte-konzeptionen, insofern hier-durch kein Konflikt zu einer konkurrierenden Trassenanmeldung auftritt, der ein Streitbeilegungsverfahren gemäß Ziffer 4.2.1.8. NBN erforderlich macht

Hat der ZB die Gründe für die fehlende bzw. abweichende Trassenanmeldung zu vertreten, wird die Rahmenkapazität in der betreffenden Netzfahrplanperiode ebenfalls entsprechend verringert und zudem der Rahmenvertrag durch die DB Netz AG storniert, so dass die im Rahmenvertrag definierten Schienenwegkapazitäten auch in den folgenden Netzfahrplanperioden nicht länger für den ZB gesichert sind.

- b) Während einer Netzfahrplanperiode muss der ZB rahmenvertraglich gebundene Trassen in einem Umfang von mindestens 70 % der Rahmenkapazität nutzen (vgl. Artikel 11 Absatz 3 der Durchführungsverordnung 2016/545). Hat der ZB die Absicht, während einer Netzfahrplanperiode über einen Zeitraum von mehr als einem Monat weniger als 70 % der Rahmenkapazität bezogen auf Zeitrahmen, Verkehrstage oder Laufweg zu nutzen, so setzt er die DB Netz AG unverzüglich, jedoch mindestens 1 Monat im Voraus darüber schriftlich in Kenntnis. Unterlässt der ZB diese Mitteilung und hat der ZB die Nichtnutzung wie unter vorausgehender Ziffer 4.4.6. a) dargestellt zu vertreten, storniert die DB Netz AG, die betroffenen Rahmenkapazitäten auch für die nachfolgenden Netzfahrplanperioden.

4.4.7 Änderung von Rahmenverträgen

- a) Ein Änderungsverlangen nach § 4 Abs. 1 oder § 4 Abs. 2 des Musterrahmenvertrages, soll sich auf Schienenwegkapazitäten beziehen, die von der dauerhaften Änderung an der Infrastruktur unmittelbar betroffen sind (Primärbetroffenheit). Soweit durch die Änderung einer Schienenwegkapazität nach § 4 Abs. 1 bzw. Abs. 2 des Musterrahmenvertrages, die Änderung einer weiteren, hiervon unmittelbar betroffenen Schienenwegkapazität erforderlich wird (Sekundärbetroffenheit), kann eine solche Änderung ebenfalls nach § 4 des Musterrahmenvertrag (i.V.m. Anhang A zum Musterrahmenvertrag) erfolgen.

Darüber hinaus sind Änderungsverlangen 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).
- b) Anmeldungen für Änderungen von Rahmenverträgen müssen elektronisch über TPN abgegeben werden, zusätzlich dazu ist bei Änderungen der Anhang A einzureichen. Es können nur vollständig und korrekt ausgefüllte Anmeldungen für Änderungen bearbeitet werden. Fehlende oder unplausible Angaben fordert die DB Netz AG bei der von dem anmeldenden ZB benannten Person oder Stelle unverzüglich nach. Die nachgeforderten Angaben sind innerhalb von drei Arbeitstagen zu übermitteln. Übermittelt der ZB die Angaben nach dieser Frist oder nimmt er Änderungen bzw. Ergänzungen an der Anmeldung vor, die nicht angefordert wurden, so führt dies dazu, dass diese Anmeldung ungültig wird.
- c) Damit Änderungen von Rahmenverträgen zur jeweils nächsten Netzfahrplanperiode in Kraft treten können, sind die Anmeldungen für Änderungen bis spätestens zum 3. Montag im Oktober des der Anmeldung zum jeweiligen Netzfahrplan vorausgehenden Kalenderjahres erforderlich. Die aktuell gültigen konkreten Fristen für die Anmeldung auf Änderung von bestehenden Rahmenverträgen, die zur jeweils nächsten Netzfahrplanperiode in Kraft treten sollen, veröffentlicht die DB Netz AG auf folgender Internetseite:

www.dbnetze.com/rahmenvertrag

- d) Soll eine Änderung eines bestehenden Rahmenvertrages bei der Erstellung eines Netzfahrplans Berücksichtigung finden, so muss diese Änderung spätestens bis zu dem Ende der Frist, innerhalb derer ZB Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen für diesen Netzfahrplan stellen können (vgl. Ziffer 4.2.1.3 der NBN), abgeschlossen sein.

4.4.8 Kündigung von Rahmenverträgen

Die Kündigung von Rahmenverträgen kann nur außerordentlich aus den im Rahmenvertrag definierten wichtigen Gründen (v.a. Wegfall der Geschäftsgrundlage) erfolgen; jegliche ordentliche Kündigung ist ausgeschlossen.

4.4.9 Vertragsstrafe

Eine einmalige pauschale Vertragsstrafe von 400 EUR pro Schienenwegkapazität wird zur Vermeidung von nicht im Netzfahrplan angemeldeten Kapazitäten des Rahmenvertrages* ausnahmsweise erhoben, wenn

- es sich um eine rahmenvertraglich gebundene Schienenwegkapazität handelt, die aufgrund eines Streitbeilegungsverfahrens zugewiesen worden ist **und**
- auf diese bei der späteren Anmeldung zum Netzfahrplan gar nicht oder nur mit erheblichen Abweichungen vom rahmenvertraglich vereinbarten Zeitrahmen, Verkehrstagen oder Laufweg Bezug genommen wird **und**
- der ZB die Gründe hierfür gemäß Ziffer 4.4.6. a) der NBN 2023 zu vertreten hat.

4.5 Trassenzuweisung

Die Bestimmungen für die Trassenzuweisung werden gemeinsam mit den Regelungen für die Trassenanmeldung in Ziffer 4.2 behandelt.

4.5.1 Anmeldungen im Netzfahrplan

Für die Anmeldung im Netzfahrplan siehe die Ausführungen unter Ziffer 4.2.1 bis Ziffer 4.2.1.6.

4.5.2 Spätere Netzfahrplananmeldungen

Für die Anmeldung späterer Netzfahrplananmeldungen siehe die Ausführungen unter Ziffer 4.2.1.17 bis Ziffer 4.2.1.17.1.

4.5.3 Anmeldungen im Gelegenheitsverkehr

Für die Anmeldung im Gelegenheitsverkehr siehe die Ausführungen unter Ziffer 4.2.2.

4.5.4 Koordinierungsprozess

Für die Koordinierungsverfahren (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) siehe Ziffer 4.2.1.7 (inkl. Unterpunkte).

Für die Koordinierungsverfahren späterer Netzfahrplananmeldungen (zweite Netzfahrplanbearbeitungsphase) siehe Ziffer 4.2.1.17.2.

Für die Regelungen bei Konflikten im Gelegenheitsverkehr, siehe Ziffern 4.2.2.6.1 und 4.2.2.6.2.

4.5.5 Streitbeilegungsverfahren

Für das Streitbeilegungsverfahren (erste Phase der Netzfahrplanerstellung), siehe Ziffern 4.2.1.8 bis 4.2.1.11.

Für das Entscheidungsverfahren bei späteren Netzfahrplananmeldungen (zweite Netzfahrplanbearbeitungsphase) siehe Ziffer 4.2.1.17.3.

4.6 Überlastete Schienenwege

4.6.1 Vorgehensweise

Die DB Netz AG detektiert überlastete Schienenwege bzw. Schienenwege, deren Kapazität absehbar in naher Zukunft nicht ausreichen wird, gemäß der Verwaltungsrichtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes und der Bundesnetzagentur zum „Überlasteten Schienenweg“. Die Verwaltungsrichtlinie stellt die Bundesnetzagentur zur Verfügung.

https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/Eisenbahnen/Unternehmen_Institutionen/Schienenwege/schienenwege-node.html

Innerhalb von sechs Monaten nach erfolgter Überlastungserklärung führt die DB Netz AG eine Kapazitätsanalyse nach § 58 ERegG für den als überlastet erklärten Schienenweg durch. Die DB Netz AG erstellt anschließend innerhalb von drei weiteren Monaten den Entwurf eines Plans zur Erhöhung der Schienenwegkapazität, der nach Konsultation der Nutzer gem. § 59 ERegG Eisenbahn-Bundesamt und Bundesnetzagentur vorzulegen ist. Den Entwurf veröffentlicht die DB Netz AG unter:

www.dbnetze.com/stellungnahmeverfahren

Zugangsberechtigte haben die Möglichkeit, innerhalb eines Monats nach Veröffentlichung eine Stellungnahme zu dem Entwurf abzugeben.

4.6.2 Überlastungserklärungen und Nutzungsvorgaben

Die DB Netz AG hat gem. § 55 ERegG Schienenwege für überlastet erklärt und spezielle Nutzungsvorgaben erstellt.

Die von der DB Netz AG für überlastet erklärten Schienenwege und die dafür geltenden Nutzungsvorgaben sind als Anlage 4.6.2 Bestandteil dieser NBN.

4.6.3 Detektion weiterer überlasteter Schienenwege

Über die Detektion weiterer überlasteter Schienenwege informiert die DB Netz AG unter:

www.dbnetze.com/uels

4.6.4 Nutzungsvorgaben und Rahmenverträge

Die Regelung der vorstehenden Ziffer 4.6.1 gilt sinngemäß für den Prozess der Anmeldung, Bearbeitung und Zuweisung von Kapazitäten mittels Rahmenverträgen.

Für die als überlastet erklärten Strecken werden Anmeldungen auf Abschluss oder Änderung eines Rahmenvertrags nur dann akzeptiert, wenn hiermit die Nutzungsvorgaben erfüllt werden. Dies gilt auch, wenn es sich nur um Teilstrecken der Rahmenvertragsanmeldung handelt.

Die Regelung der Ziffer 4.6.4 gilt nicht für Rahmenverträge, die vor dem 15.04.2014 abgeschlossen wurden.

4.6.5 Fahrlagenberatung

Zur Unterstützung der Trassenplanung und -anmeldung von vorgenannten Nutzungsvorgaben betroffener Strecken, bietet die DB Netz AG dem ZB die Möglichkeit einer unentgeltlichen Fahrlagenberatung.

Nähere Informationen über die Möglichkeit einer Fahrlagenberatung sind bei den Regionen erhältlich:

www.dbnetze.com/kontakte

4.7 Außergewöhnliche Transporte, Gefahrguttransporte und Trassenanmeldungen mit Einzelgrenzlastberechnung

4.7.1 Trassenanmeldungen für außergewöhnliche Transporte

Bei der Bearbeitung einer Trassenanmeldung von aT gem. Ziffer 3.4.3 handelt es sich um eine besonders aufwändige Bearbeitung i. S. der Ziffer 4.2.2.4. Die hierfür geltenden Fristen sind in der Tabelle der vorgenannten Ziffer der NBN aufgeführt.

Bei der Trassenanmeldung von aT gem. Ziffer 3.4.3.1 ist die „DB-Bza-Nr.“ der Machbarkeitsstudie aT anzugeben.

Ist in der Machbarkeitsstudie aT gefordert, dass vor der Abgabe der Trassenanmeldung eine „Betriebsprogrammstudie für aT und Versuchsfahrten“ gem. Ziffer 5.4.9 durchzuführen ist, muss deren Ergebnis vor Abgabe der Trassenanmeldung vorliegen. In der Trassenanmeldung muss ein Bezug zur Betriebsprogrammstudie hergestellt werden. Die in der Machbarkeitsstudie aT genannten betrieblichen Bedingungen und die in der Betriebsprogrammstudie übergebenen verkehrlichen Bedingungen (Laufweg, Verkehrstag) sind bei der Trassenanmeldung vom EVU zu beachten.

In der Machbarkeitsstudie aT wird für außergewöhnliche Transporte dann eine Betriebsprogrammstudie gem. Ziffer 5.4.9 gefordert, wenn auf Grund der Beförderungsbedingung für den außergewöhnlichen Transport weitere Leistungen der DB Netz AG in Anspruch genommen werden müssen, z.B.:

- Begleitung des Transportes durch einen betrieblichen Begleiter der DB Netz AG oder
- Temporäre Anpassungen der Infrastruktur zur Transportdurchführung.

Werden die Vorgaben aus Machbarkeitsstudie aT bzw. „Betriebsprogrammstudie für aT und Versuchsfahrten“ bei der Trassenanmeldung vom ZB nicht vollständig berücksichtigt, wird die Trassenanmeldung als nicht plausibel im Sinne der Ziffer 4.2.2.2 behandelt.

Bei der Trassenanmeldung von Fahrzeugen gem. Ziffer 3.4.5.3 ist die Auftragsnummer des Kompatibilitätsnachweises für Brücken anzugeben.

Der ZB kann über den Vordruck 402.0202V04 die DB Netz AG beauftragen, die Durchführbarkeit eines aT innerhalb eines bestimmten zuvor geschlossenen Einzelnutzungsvertrags zu prüfen. Im Zuge der Prüfung ermittelt die DB Netz AG, ob die betrieblichen Bedingungen des aT zu einer

Veränderung der im ENV festgelegten Fahrzeiten oder zu neuen Belegungskonflikten mit anderen bereits geplanten Trassen führen. Sollte die Prüfung zum Ergebnis kommen, dass die geplante Einstellung des aT mit Änderungen des ENV verbunden wäre oder zu neuen Belegungskonflikten führen, ist eine Einstellung des aT in einen bereits geschlossenen Einzelnutzungsvertrag nicht möglich.

Eine Änderungskonstruktion findet in diesen Fällen nicht statt, sondern nur eine Machbarkeitsprüfung ohne Anpassung der Trasse.

Die Beauftragung muss mindestens 5 Arbeitstage vor dem gewünschten Versandtag bei der DB Netz AG eingehen. Geht die Beauftragung kurzfristiger ein, besteht keine Leistungspflicht der DB Netz AG.

4.7.2 Trassenanmeldungen für Gefahrguttransporte

Beabsichtigt der ZB oder das einbezogene EVU Gefahrgut i. S. d. GGVSEB und RID zu transportieren, ist dies nebst entsprechender Gefahrklasse nach der RID bei der Trassenanmeldung vom ZB anzugeben.

4.7.3 Trassenanmeldungen mit Einzelgrenzlastberechnung

Beabsichtigt der ZB eine Trasse mit Einzelgrenzlastberechnung anzumelden, ist bei der Trassenanmeldung die Nummer der Einzelgrenzlastberechnung anzugeben.

4.7.3.1 Gesicherte Durchfahrten

Ergibt sich aus einer Einzelgrenzlastberechnung die Notwendigkeit an Signalen, die die Zugfolge regeln, gesicherte Durchfahrten zu planen entscheidet die DB Netz AG über die Gewährung der gesicherten Durchfahrt nach den im Folgenden dargestellten Kriterien:

- a) Bei Strecken mit einer Auslastung bis zu 35 % werden gesicherte Durchfahrten gewährt, wenn für das betroffene Fahrplanjahr das bekannte/ zu erwartende Betriebsprogramm trotz der Gewährung einer gesicherten Durchfahrt möglich bleibt und keine anderen Züge behindert werden.
- b) Bei Strecken mit einer Auslastung über 35 % können gesicherte Durchfahrten gewährt werden, wenn die Vorgaben nach vorstehender lit. a) erfüllt werden und wenn nicht an mehr als zwei direkt aufeinander folgenden Signalen gesicherte Durchfahrten benötigt werden. Eine weitere gesicherte Durchfahrt auf dem Laufweg des Zuges darf frühestens am dritten diesen Signalen vorangehend oder folgendem Signal erforderlich werden. Ausnahmen hiervon sind im Falle von zwei oder mehr arbeitenden Triebfahrzeugen im Einzelfall möglich.
- c) Für überlastete und voraussichtlich in naher Zukunft für überlastet erklärte Schienenwege nach Ziffer 4.6 werden gesicherte Durchfahrten nicht zugelassen.

Eine tabellarische Übersicht mit den Auslastungsgraden wird im Internet als Bestandteil dieser NBN zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/grenzlast

4.8 Anzuwendende Regeln nach der Trassenzuweisung

4.8.1 Regeln für die Trassenänderung durch den Zugangsberechtigten

Zu den Regeln für Änderungen durch den Zugangsberechtigten, siehe Ziffer 5.6.1.

4.8.2 Regeln für Trassenänderung durch das EIU

Zu den Regeln für Änderungen aufgrund von Baumaßnahmen durch das EIU, siehe Ziffern 4.3 und 5.6.2.

4.8.3 Regeln für Nichtnutzung durch den Zugangsberechtigten

Für die Nichtnutzung von Zugtrassen gilt das besondere Kündigungsrecht nach § 60 Abs. 2 ERegG. Zu den Regeln für Nichtnutzung, siehe Ziffer 5.6.3.

4.8.4 Regeln für Stornierung durch den Zugangsberechtigten

Wegen der Stornierung von Trassen gilt Ziffer 5.6.4 inkl. Unterziffern.

4.9 TTR (Redesign of the International Time Tabling Process) und TTR-Pilotprojekte

4.9.1 Ziele von TTR

RailNetEurope (RNE) und Forum Train Europe (FTE) arbeiten derzeit mit Unterstützung vom Europäischen Schienengüterverkehrsverband (ERFA) an einem Projekt namens TTR zur Harmonisierung und Verbesserung des Fahrplansystems, um die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs deutlich zu erhöhen.

TTR besteht aus einer verbesserten Kapazitätsplanung und -verteilung (einschließlich vorübergehender Kapazitätsbeschränkungen) und einem Kapazitätszuweisungsverfahren.

Ziel ist es, allen Marktbedürfnissen besser gerecht zu werden und eine optimierte Nutzung der vorhandenen Kapazität zu erreichen. Für den Großteil des Güterverkehrs wird es mehr Möglichkeiten für kurzfristige Trassenanträge und damit mehr Flexibilität bedeuten, um den Kundenbedürfnissen besser gerecht zu werden.

Ausführliche Informationen über das Projekt finden Sie auf

<http://ttr.rne.eu/> und <http://www.forumtraineurope.eu/services/ttr/>

4.10 Grundsätze der Kapazitätszuweisung für Güterverkehrskorridore

Grundsätze zur Kapazitätszuweisung für Güterverkehrskorridore finden sich in der Übersetzung der im Rahmen von RNE (RailNet-Europe) harmonisierten Regelungen der Corridor Information Documents (CIDs) für die Kapazitätszuweisung von Schienengüterverkehrskorridoren. Diese ist als Anlage 4.10 diesen NBN angefügt.

5 LEISTUNGEN UND ENTGELTE

5.1 Einleitung

Die DB Netz AG erbringt für den ZB die in diesem Kapitel aufgeführten Leistungen des Mindestzugangspakets, Zusatzleistungen und Nebenleistungen.

Für das Kapitel 5 gelten die folgenden Definitionen:

■ **Aufkommensstarke Grenzstellen:**

Alle Grenzstellen der Infrastruktur der DB Netz AG zum Ausland, über die mehr als 5.250 Züge des Schienenpersonenfernverkehrs in der letzten abgeschlossenen Netzfahrplanperiode vor dem Stellungnahmeverfahren nach § 19 Abs. 2 ERegG geführt wurden, wobei unmittelbar angrenzende und verkehrlich überwiegend gleichgerichtete Grenzstellen zusammengefasst wurden. Die aufkommensstarken Grenzstellen sind der Anlage 5.1.A zu entnehmen.

■ **Durchschnittsgeschwindigkeit:**

Ergebnis aus der Division der Trassenkilometer und der planmäßigen Netto-Fahrzeit (Fahrzeit ohne Haltezeiten an Unterwegsbahnhöfen) zwischen zwei Metropolbahnhöfen gemäß Sollfahrplan, in km/h.

$$\text{Durchschnittsgeschwindigkeit} = \frac{\text{Trassenkilometer}}{\text{Netto-Fahrzeit}}$$

■ **Halteabschnitt:**

Teil einer Zugtrasse zwischen zwei aufeinanderfolgenden planmäßigen Personenverkehrshalten. Die Durchfahrt einer Grenzstelle der Infrastruktur der DB Netz AG zum Ausland oder zur Infrastruktur Dritter wird mit einem Personenverkehrshalt gleichgestellt.

■ **Kürzester Laufweg:**

Die Berechnung des kürzesten Laufwegs erfolgt für die am ersten bestellten Verkehrstag im ISR gemäß Ziffer 2.3 ausgewiesene verfügbare Infrastruktur zwischen der ersten und letzten bestellten Betriebsstelle, d.h. soweit mehrere Verkehrstage bestellt sind, erfolgt die Berechnung des kürzesten Laufwegs nicht tagesscharf. Der Laufweg wird ausschließlich auf der Infrastruktur der DB Netz AG ermittelt. Nicht von der DB Netz AG betriebene Streckenabschnitte werden dabei umfahren. Liegen der Startpunkt oder/und der Zielpunkt der Trasse außerhalb des Netzes der DB Netz AG, so wird die jeweilige Betriebsstelle des Einbruchs- bzw. Ausbruchspunktes gewählt, welche zum kürzesten Laufweg im Netz der DB Netz AG führt.

Für den kürzesten Laufweg wird nur die Infrastruktur berücksichtigt, welche für die bestellte Traktionsart gemäß ISR geeignet ist. Nicht berücksichtigt wird Infrastruktur, welche durch die Verkehrsart nicht genutzt werden darf. Im ISR sind für alle Strecken die Verkehrsarten, die diese jeweils befahren dürfen, hinterlegt, vgl. www.dbnetze.com/isr.

In der Auswahl des kürzesten Laufweges werden Richtungswechsel (Kopfmachen) im Laufweg mit einem Aufschlag von 25 Trkm bewertet. Die Auswahl des kürzesten Laufwegs erfolgt über die so ermittelte Streckenlänge. Für die Entgeltermittlung ist die Laufweglänge ohne die o.g. Aufschläge relevant.

■ **Lastfahrt:**

Zugfahrt im Schienenpersonenverkehr, die für die Nutzung durch Fahrgäste freigegeben ist, auf einem Trassenabschnitt.

■ Metropolbahnhöfe:

Alle Bahnhöfe mit einem täglichen Reisendenaufkommen von mindestens 50.000 Reisenden im öffentlichen Schienenpersonenverkehr im Jahr 2015. Das Reisendenaufkommen wird von der DB Station & Service aus den durch die Zugangsberechtigten zu übermittelnden Reisendenzahlen für die einzelnen Stationen ermittelt. Die Metropolbahnhöfe und deren Betriebsstellen sind im Sinne dieser NBN der Anlage 5.1b der NBN zu entnehmen. Diese im Rahmen dieser NBN maßgebliche Liste der Metropolbahnhöfe wird im Rahmen der Überprüfung der Marktsegmentierung zur Netzfahrplanperiode 2028/2029 aktualisiert.

■ Personenbahnsteig

Personenbahnsteige einschließlich der zugehörigen Zuwegung sind Eisenbahnanlagen im Sinne der Anlage 1 ERegG.

■ Personenbahnhof

Personenbahnhöfe sind Serviceeinrichtungen im Sinne der Anlage 2 Nr. 2 a) ERegG.

■ Relation:

Verbindung zwischen Start- und Zielort unabhängig vom tatsächlichen Zuglauf.

■ Sollfahrplan:

Räumliche und zeitliche Lage der Zugtrasse, wie sie zwischen DB Netz AG und Zugangsberechtigten gemäß § 20 Abs. 1 ERegG vereinbart wurde.

■ Trassenabschnitt:

Teil einer Zugtrasse.

■ Verkehrsart

Verkehrsart wird als Synonym für Verkehrsdienst gemäß § 36 Abs. 2 ERegG verwendet.

■ Wagenzuggewicht:

Gewicht des Zuges ohne Triebfahrzeug.

■ Wagenzuglänge:

Länge eines Zuges ohne Triebfahrzeug.

■ Zugtrasse:

Derjenige Anteil der Schienenwegkapazität der DB Netz AG, der erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten (Start- und Zielort) verkehren kann (§ 1 Abs. 20 ERegG).

5.2 Entgeltgrundsätze für Mindestzugangspaket

Das jeweilige Trassenentgelt für das Mindestzugangspaket wird berechnet aus den Trassenkilometern im jeweiligen Marktsegment multipliziert mit dem jeweiligen Entgelt für das Mindestzugangspaket dieses Marktsegmentes.

$$\text{Trassenentgelt} = \sum_i \text{Entgelt für Mindestzugangspaket}_i * \text{Trassenkilometer}_i$$

Das Entgelt für das Mindestzugangspaket je Marktsegment setzt sich aus den unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes je Marktsegment, und einem Aufschlag bis zur Deckung der Vollkosten

(Vollkostenaufschlag) gemäß der relativen Tragfähigkeit des jeweiligen Marktsegmentes sowie möglichen weiteren Elementen zusammen.

$$\text{Entgelt für Mindestzugangspaket}_i = uKZ_i + VKA_i + /-wE$$

Die Berechnung des Entgelts basiert grundsätzlich auf den vertraglich vereinbarten Trassenkilometern. Bei Marktsegmenten mit dem Zusatz „R-Flex“ gemäß Ziffer 5.3.4.9 und bei baubedingten Umleitungen im SGV gemäß Ziffer 5.6.2.1 werden die Streckenkilometer des kürzesten Laufwegs für die vereinbarte Relation als Trassenkilometer zugrunde gelegt.

5.2.1 Grundsätze der Marktsegmentierung

Ausgangspunkt für die zugrundeliegenden Trassenentgelte sind die von der DB Netz AG ermittelten Marktsegmente auf Basis der Verkehrsdienste.

Maßgeblich für die Zuordnung in die Marktsegmente ist der Sollfahrplan. Im Falle von Ergänzungsfahrplänen kann die Segmentzuordnung im Angebot nur vorläufig und beschränkt für den vom Ergänzungsfahrplan erfassten Trassenabschnitt erfolgen. Die endgültige Segmentzuordnung unter Berücksichtigung der gesamten der Zugnummer zugeordneten Trasse erfolgt erst in der Abrechnung. Maßgeblich ist in diesem Fall ausschließlich die Zuordnung in der Abrechnung.

5.2.2 Abgrenzung Verkehrsdienste

Ob es sich um eine Trasse im Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr oder Schienengüterverkehr handelt, ist bei der Trassenanmeldung zu kennzeichnen.

5.2.2.1 Schienengüterverkehrsdienst

Schienengüterverkehre im Sinne dieser NBN sind alle Verkehre, die ausschließlich der nationalen und/oder grenzüberschreitenden Güterbeförderung dienen. Des Weiteren werden dem Schienengüterverkehr Güterlokfahrten, Messfahrten und Baumaschinenfahrten zugerechnet.

Dient der Verkehr der gleichzeitigen Beförderung von Gütern und Personen in einem Zug, ist dieser Zug ein Schienenpersonenverkehrsdienst nach Ziffer 5.2.2.2. Abweichend hiervon gehören zum Schienengüterverkehr Militärzüge mit Personenbeförderung und Züge des begleitenden kombinierten Verkehrs, mit denen mit Ausnahme von Personenwagen zum Transport von Lastkraftwagenfahrern ausschließlich komplette Lastwagen bzw. Sattelzüge befördert werden (Rollende Landstraße).

5.2.2.2 Schienenpersonenverkehrsdienste

Schienenpersonenverkehr im Sinne dieser NBN sind alle Verkehre, die mindestens auch der nationalen und/oder grenzüberschreitenden Personenbeförderung dienen bzw. deren Vorleistung.

Schienenpersonenverkehrsdienste sind zu unterscheiden in Schienenpersonenfernverkehrsdienste und in Schienenpersonennahverkehrsdienste. Zwischen diesen beiden Schienenpersonenverkehrsdiensten bestehen wesentliche Unterschiede hinsichtlich der Kosten zur Erbringung der Verkehrsleistungen, ihren Marktpreisen zum Endkunden und ihren Anforderungen an die Dienstleistungsqualität.

5.2.2.2.1. Schienenpersonennahverkehrsdienste

Schienenpersonennahverkehr im Sinne dieser NBN dient überwiegend der Beförderung von Personen im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr.

Verkehre, die zwei Metropolbahnhöfe mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von mindestens 130 km/h verbinden, dienen nicht dem Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr.

Der Verkehr auf allen sonstigen Halteabschnitten dient im Zweifel dann dem Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr, wenn ein Zug mehrheitlich Reisende befördert, deren Reiseweite 50 km oder deren Reisezeit eine Stunde nicht überschreitet. Zur Zuordnung von Trassen, die sowohl dem

Schienenpersonennahverkehr als auch dem Schienenpersonenfernverkehr dienen, siehe nachfolgende Ziffer 5.2.2.2.2.

Wenn Zweifel darüber bestehen, ob in der Mehrzahl der Beförderungsfälle die Reiseweite von 50 Kilometer oder die Reisezeit von einer Stunde überschritten wird, ist die DB Netz AG berechtigt, den Nachweis der Betrauung mit öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen, durch einen Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs i. S. des § 1 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes oder die Vorlage einer repräsentativen, anerkannten wissenschaftlichen Standards genügenden Erhebung der Reiseweiten anhand der Fahrkarten bzw. der Reisedauer der Beförderungsfälle anhand einer Verkehrszählung pro Halteabschnitt auf Kosten des Zugangsberechtigten zu verlangen. Bei Neuverkehren kann an Stelle der Erhebung der Reiseweiten eine entsprechende Marktstudie vorgelegt werden. Für die Vorlage gelten die Fristen nach Ziffern 4.2.1.1 bzw. 4.2.2.2 entsprechend.

5.2.2.2.2. Schienenpersonenfernverkehrsdienste

Dem Schienenpersonenfernverkehr im Sinne dieser NBN sind Zugtrassen zuzuordnen, die der Personenbeförderung dienen und kein Schienenpersonennahverkehr sind. Zusätzlich werden dem Schienenpersonenfernverkehr alle Trassen des Marktsegmentes Charter/Nostalgie (Ziffer 5.3.2.7) unabhängig von der Länge zugeordnet.

Abweichend hiervon werden durch zuständige Behörden im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge bestellte Personenverkehrsdienste, die keine Schienenpersonennahverkehrsdienste sind (sonstige Personenverkehrsdienste im Sinne des § 36 Abs. 2 Satz 2, Nr. 2 zweite Alternative ERegG), zum Zwecke der Entgeltermittlung und Entgelterhebung wie Schienenpersonennahverkehrsdienste gemäß Ziffer 5.2.2.2.1 behandelt.

5.2.2.3 Zuordnung

Zugtrassen sind entweder dem Schienenpersonenfernverkehr oder dem Schienenpersonennahverkehr gesamthaft zuzuordnen. Wäre ein Halteabschnitt einer Zugtrasse dem Schienenpersonenfernverkehr, ein anderer dem Schienenpersonennahverkehr zuzuordnen, so wird die Zugtrasse dem Schienenpersonenverkehrsdienst zugeordnet, der nach Trassenkilometern den überwiegenden Teil darstellt. Ein Beispiel ist der nachfolgenden Grafik zu entnehmen.



Sind die Halteabschnitte, die dem Schienenpersonenfernverkehr zuzuordnen sind, genauso lang wie die dem Schienenpersonennahverkehr zuzuordnenden, so handelt es sich um eine Schienenpersonennahverkehrstrasse.

5.2.3 Segmentierungskriterien

Der Herleitung der Marktsegmente werden die folgenden Segmentierungskriterien zugrunde gelegt.



Die **Anlage 5.2** enthält eine ausführliche Herleitung der Segmentierungskriterien.

5.2.4 Grundsätze der Ermittlung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen

Zur Ermittlung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, wird untersucht, ob eine Änderung des Verkehrsvolumens zu einer Veränderung der von der DB Netz AG zu erbringenden Leistungen und damit der Kosten führt. Danach wird analysiert, in welchem Ausmaß die Veränderung der von der DB Netz AG zu erbringenden Leistungen eine Kostenänderung nach sich zieht.

Ein Zusammenhang zwischen Verkehrsvolumen und bei der DB Netz AG entstehenden Kosten kann für folgende Kostenblöcke ermittelt werden:

- Kostenblock Fahrplan,
- Kostenblock Betrieb,
- Kostenblock Instandhaltung Strecke,
- Kostenblock Abschreibungen Strecke.

Eine umfangreiche Beschreibung der Ermittlung der unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten enthält die **Anlage 5.2**.

5.2.5 Grundsätze für den Vollkostenaufschlag nach Maßgabe der relativen Tragfähigkeit des betreffenden Marktsegmentes

Das Entgelt für das Mindestzugangspaket enthält je Marktsegment einen Aufschlag auf die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen. Dieser Aufschlag liefert einen Beitrag zur Deckung der Fixkosten, die für die Bereitstellung des Mindestzugangspakets insgesamt anfallen. Sie werden anhand von relativen Tragfähigkeiten unter den Marktsegmenten aufgeteilt.

Eine umfangreiche Beschreibung der Ermittlung der Vollkostenaufschläge enthält die **Anlage 5.2**.

5.2.6 Grundsätze der weiteren Entgeltkomponenten

5.2.6.1 Neuverkehrsnachlass

Zur Förderung von Neuverkehren werden zeitlich begrenzte Entgeltnachlässe gewährt.

Zur Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehre gewährt die DB Netz AG allen Zugangsberechtigten zeitlich begrenzte Nachlässe in Form eines prozentualen Abschlags auf das reguläre Trassenentgelt. Der Neuverkehrsnachlass wird nicht gewährt auf Trassenentgelte, die im Höchstpreisverfahren nach Ziffer 4.2.1.11 zustande gekommen sind.

Zur Erlangung des Nachlasses muss der Zugangsberechtigte spätestens mit Anmeldung der Zugtrasse einen Antrag bei der DB Netz AG für den Rabatt stellen.

Damit es sich um einen Neuverkehr handelt, muss der Zugangsberechtigte schriftlich darlegen, dass es sich um einen im intermodalen Wettbewerb für die Schiene neu gewonnenen oder vollständig neuen Verkehr handelt, der mit einer Mindestanzahl von 10 Zugtrassen innerhalb von 12 Monaten ab Betriebsaufnahme verkehrt.

Kein neuer Eisenbahnverkehr zur Erlangung eines Neuverkehrsnachlasses liegt vor, wenn:

- der Laufweg verlagert wird;
- eine Verlängerung bestehender Laufwege erfolgt, auf dem Teilstück, das bereits vorher befahren wurde;
- eine Verkürzung bestehender Laufwege erfolgt;
- ein Mengentausch zwischen Marktsegmenten im Schienenverkehr erfolgt;
- Leer- und Lokfahrten, die keine notwendige Folge einer Zugtrasse sind, für die der Entgeltnachlass zur Förderung von Neuverkehren gewährt wird;
- ein Mengentausch zwischen den Zugangsberechtigten (intramodale Gewinnung) erfolgt.

Der Nachlass wird für die Dauer von 12 Monaten ab Betriebsaufnahme gewährt.

Es wird ein Neuverkehrsnachlass von 20 Prozent auf das Trassenentgelt gewährt.

5.2.6.2 Nachlass zur Weiterentwicklung von Punkt-zu-Punkt-Verkehren

Zur Weiterentwicklung von Schienenpersonenfernverkehren, die derzeit im Marktsegment Punkt-zu-Punkt verkehren, gewährt die DB Netz AG allen Zugangsberechtigten zeitlich begrenzte Nachlässe in Form eines prozentualen Abschlags auf das reguläre Trassenentgelt. Der Nachlass wird gewährt für Verkehre mit mindestens 30 Verkehrstagen im Fahrplanjahr vor Beginn der Förderung (Basisjahr) im Marktsegment Punkt-zu-Punkt, die für das nachfolgende Fahrplanjahr in einem anderen Marktsegment des Schienenpersonenfernverkehrs angemeldet werden. Förderfähig sind nur Trassen, die mit den im Basisjahr angemeldeten Trassen identisch sind. Keine identische Trasse liegt vor, wenn:

- die zu fördernde Trasse mit einer zeitlichen Abweichung zur Trasse des Basisjahres angemeldet wird; dies ist dann der Fall, wenn über den Konstruktionsspielraum von +/- 30 Minuten des Basisjahres nach Ziffer 4.2.1.6 hinaus eine zeitliche Veränderung vorliegt, die weder durch eine höhere Geschwindigkeit, die sich aus den Abgrenzungskriterien des höherwertigen Segments ergeben, noch durch Veränderungen der zeitlichen Lage aufgrund des Vergabeprozesses im Rahmen von mKoK/ Rahmenverträgen bedingt sind;
- der Laufweg verlagert wird;
- eine Änderung des Bestellers vorliegt.

Wird die Trasse des Basisjahres verlängert, ohne sonst verändert zu werden, gilt der Nachlass nur für den ursprünglichen Teil der Trasse.

Zur Erlangung des Nachlasses muss der Zugangsberechtigte spätestens mit Anmeldung der Zugtrasse einen Antrag bei der DB Netz AG für den Nachlass stellen.

Der Nachlass für Verkehre des Schienenpersonenfernverkehrs wird einmalig für die Dauer von 36 Monaten ab Betriebsaufnahme der zu fördernden Trasse gewährt. Findet während der Laufzeit ein Wechsel in das Segment Punkt-zu-Punkt statt, entfällt der Nachlass. Erfolgt innerhalb der Laufzeit von 36 Monaten wiederum ein Wechsel in die Segmente Basic oder Metro Tag, wird der Nachlass fortgesetzt. Die gesamte Laufzeit verlängert sich hierdurch nicht.

Im ersten Jahr beträgt die Förderung 20% des Trassenentgelts, im zweiten Jahr 15% und im dritten Jahr 10%. Der Nachlass bezieht sich auf das Trassenentgelt des für die zu fördernde Trasse gültigen Marktsegmentes. Das Mindestentgelt nach Nachlass entspricht dem Regelentgelt für das Marktsegment Punkt-zu-Punkt.

Ausgeschlossen ist ein Verkehr, der bereits den Neuverkehrsnachlass nach Ziffer 5.2.6.1 erhält.

5.2.6.3 Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten

Die Berechnung des Entgeltes für Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten erfolgt nach dem der DB Netz AG durch diese Fahrten entstehenden Aufwand.

Die Besetzung der Stellwerke ist mit dem Trassenentgelt abgegolten, wenn es sich um eine Bestellung im Rahmen des Netzfahrplans handelt oder das Stellwerk im Gelegenheitsverkehr bereits besetzt ist. Ein zusätzliches Entgelt wird erhoben, wenn die Besetzungen von Stellwerken im Gelegenheitsverkehr über die in Ziffer 2.5.5 genannten Streckenöffnungszeiten hinaus erfolgt. Ein Anspruch auf die Leistung besteht nur, wenn mindestens 2 Wochen vor der beabsichtigten Zugfahrt die Leistung durch den ZB angemeldet wird.

- a) Die Berechnung des Entgeltes für Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten erfolgt nach dem der DB Netz AG durch diese Fahrten entstehenden Aufwand, wobei je Mitarbeiter und angefangene 30 Minuten ein Betrag nach dieser Ziffer in Rechnung gestellt wird.
- b) Je angefangene Schicht werden mindestens drei Besetzungsstunden gerechnet. Dies betrifft diejenigen Fälle, in denen eine außerplanmäßige Stellwerksbesetzung nicht durch arbeitsrechtlich zulässige Verlängerung einer bereits andauernden Schicht erzielt werden kann. Solche Zeitzuschläge werden bei der Entgeltberechnung berücksichtigt.
- c) Sofern mehrere ZB oder einbezogene EVU eine Strecke zur gleichen Zeit außerhalb der regulären Streckenöffnungszeiten nutzen, werden die zusätzlichen Entgelte für die Besetzung der Betriebsstellen auf die beteiligten ZB oder einbezogenen EVU gleichmäßig aufgeteilt.
- d) Ist eine Verlängerung der Streckenöffnungszeiten bei bestehenden Einzelnutzungsverträgen aufgrund einer Umleitung in Folge von Baumaßnahmen notwendig, wird für diese Verlängerung kein gesondertes Entgelt erhoben. Ebenfalls wird kein gesondertes Entgelt erhoben, wenn eine Fahrt außerhalb der Streckenöffnungszeiten stattfindet und die DB Netz AG dies zu vertreten hat.
- e) Ist eine Verlängerung der Streckenöffnungszeiten aufgrund einer Verspätung notwendig, die der ZB oder das einbezogene EVU zu vertreten hat, gelten die Bestimmungen dieser Ziffer.

Das Vertretenmüssen richtet sich nach Ziffer 5.7.2.2.1.

Das Entgelt beträgt 30 Euro / angefangener 30 Minuten. Je angefangene Schicht werden mindestens drei Besetzungsstunden gerechnet. Dies betrifft diejenigen Fälle, in denen eine außerplanmäßige Streckenöffnung nicht durch arbeitsrechtlich zulässige Verlängerung einer bereits andauernden Schicht erzielt werden kann. Sofern mehrere ZB oder einbezogene EVU eine Strecke zur gleichen Zeit außerhalb der regulären Streckenöffnungszeiten nutzen, werden die zusätzlichen Entgelte für die Besetzung der Betriebsstellen auf die beteiligten ZB oder die einbezogenen EVU gleichmäßig aufgeteilt.

5.3 Mindestzugangspaket und Entgelte

Mindestzugangspaket DB Netz

Das Mindestzugangspaket der DB Netz AG umfasst Folgendes:

- die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität der Eisenbahn,
- das Recht zur Nutzung zugewiesener Schienenwegkapazität,
- die Nutzung der Eisenbahnanlagen einschließlich Weichen und Abzweigungen,
- die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen; die Besetzung von Stellwerken im Gelegenheitsverkehr außerhalb der Streckenöffnungszeiten gemäß Ziffer 2.5.5 unterliegt der gesonderten Entgeltregelung der Ziffer 5.2.6.2,
- die Nutzung von Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom, sofern vorhanden,
- alle anderen Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.

Alle in den NBN angegebenen Entgelte sind Netto Entgelte und werden gegenüber ZB zuzüglich der jeweilig gültigen gesetzlichen Mehrwertsteuer abgerechnet.

Die jeweilige Höhe des Trassenentgeltes bildet die jeweiligen Pflichtleistungen nach Ziffer 5.3 ab. Die Entgelte gelten gegenüber jedem ZB und einbezogenem EVU in gleicher Weise. Die konkreten Entgelte werden in **Anlage 5.3** aufgeführt. Soweit Entgelte mit einer dritten Nachkommastelle ausgewiesen werden, werden diese nach der Multiplikation der zugrundeliegenden Trassenkilometer kaufmännisch auf ganze Cent-Beträge gerundet.

Mindestzugangspaket DB RegioNetz Infrastruktur GmbH

Das Mindestzugangspaket der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH umfasst die zuvor beim Mindestzugangspaket der DB Netz AG aufgeführten Leistungen sowie das Recht zur Nutzung der im Rahmen der Nutzung der Schienenwegkapazität zugewiesenen Personenbahnsteige. Nicht Bestandteil des Mindestzugangspakets ist die Nutzung der Personenbahnhöfe nach Ziffer 7.3.2.1.2.

Zu der Nutzung der Personenbahnsteige gehören folgende Leistungen, die mit dem Entgelt für das Mindestzugangspaket abgegolten sind:

Wegeleitsystem, Beschilderung

Zur Orientierung der Reisenden bringt die RNI an den Stationen ein dem Reisendenaufkommen angepasstes Wegeleitsystem an. Die Anzahl der Beschilderung, Farbgebung und Designausprägungen bleiben der RNI vorbehalten.

Beleuchtung

Für die RNI sind folgende Beleuchtungszeiten festgelegt:

Frühjahr	01.04. - 30.04.	20:00 - 06:00 Uhr
Sommer	01.05. - 31.08.	21:00 - 05:30 Uhr
Herbst	01.09. - 31.10.	19:00 - 06:00 Uhr
Winter	01.11. - 31.03.	17:00 - 07:30 Uhr

Werden unter Aspekten der effizienten Energienutzung innovative Beleuchtungskonzepte umgesetzt, die sich auf die Beleuchtungszeiten auswirken, werden Maßnahmen mit dem EVU/ZB abgestimmt. Schriftliche Vereinbarungen werden ergänzender Bestandteil des SNV-RNI.

Weitere Leistungen

Die RNI bietet dem EVU/ZB an ausgewählten Stationen weitere Leistungen an, die sich am Reisendenaufkommen, den örtlichen Verhältnissen der Station und des jeweiligen Bahnsteigs

orientieren. Eine rechtliche Gewähr bzw. ein rechtlicher Anspruch auf das Vorhandensein der Leistungen besteht für das EVU/den ZB nicht.

- Hilfestellung in besonderen Situationen;
- Behindertenhilfe einschl. Einstiegshilfe (Hublifte), soweit vorhanden.

Entgeltbeispiele für Mindestzugangspaket DB Netz

Beispielhaft werden nachfolgend Entgelte für einen Teil der Marktsegmente aufgelistet, maßgeblich sind die in **Anlage 5.3** aufgeführten Entgelte:

Marktsegmente SPFV	Entgelte SPFV in Euro je Trkm
Metro Tag Min ($v \leq 100$ km/h)	6,04
Metro Tag Max ($v \geq 160$ km/h)	14,12
Basic	5,33
Nacht	2,86
Lok-/Leerfahrt	2,86
Charter/Nostalgie	2,95
Punkt-zu-Punkt	3,86

Das jeweilige Entgelt für Marktsegmente mit dem Zusatz „Express“ liegt um 2,00 Euro je Trkm über dem Entgelt für das entsprechende Marktsegment ohne den Zusatz.

Marktsegmente SPNV	Entgelte SPNV in Euro je Trkm	
	Lastfahrt	Leerfahrt
Baden-Württemberg	5,759	3,331
Bayern	5,619	3,330
Berlin	6,096	3,438
Brandenburg	6,229	3,625
Bremen	6,130	3,574
Hamburg	5,379	3,291
Hessen	5,498	3,371
Mecklenburg-Vorpommern	6,080	3,483
Niedersachsen	5,841	3,632
Nordrhein-Westfalen	5,603	3,339
Rheinland-Pfalz	5,808	3,310
Saarland	5,943	2,825
Sachsen	5,874	3,358
Sachsen-Anhalt	5,828	3,422
Schleswig-Holstein	5,941	3,383
Thüringen	5,885	3,427

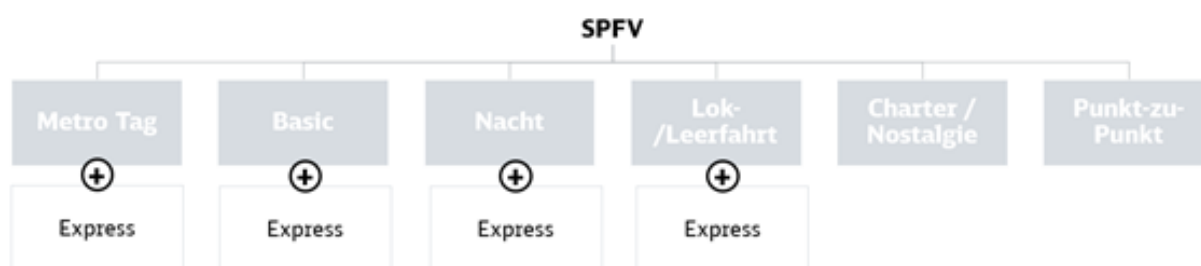
Marktsegmente SGV	Entgelte SGV in Euro je Trkm
Standard	3,21
Sehr schwer	4,64
Gefahrgutganzzug	3,94
Güternahverkehr	1,87
Lokfahrt	1,87

Das jeweilige Entgelt für Marktsegmente mit dem Zusatz „Express“ liegt um 2,20 Euro je Trkm über dem Entgelt für das entsprechende Marktsegment ohne den Zusatz. Das jeweilige Entgelt für Marktsegmente mit dem Zusatz „Schnell“ liegt um 0,60 Euro je Trkm über dem Entgelt für das entsprechende Marktsegment ohne den Zusatz. Das jeweilige Entgelt für Marktsegmente mit dem Zusatz „Z-Flex“ liegt um 0,20 Euro je Trkm unter dem Entgelt für das entsprechende Marktsegment ohne den Zusatz. Das jeweilige Entgelt für Marktsegmente mit dem Zusatz „R-Flex“ liegt um 0,20 Euro je Trkm unter dem Entgelt für das entsprechende Marktsegment ohne den Zusatz.

5.3.1 Marktsegmente

Ausgehend von den Verkehrsarten Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr wurden anhand der in der **Anlage 5.2** dargestellten Kriterien die nachfolgend dargestellten Marktsegmente gebildet.

5.3.2 Marktsegmente im Schienenpersonenfernverkehr



⊕ In diesen Marktsegmente kann der Zusatz „Express“ gewählt werden.

Ein Wechsel zwischen den einzelnen Marktsegmenten auf einer Trasse ist mit Ausnahme der besonderen Regelung für Marktsegmente mit dem Zusatz „Express“ gemäß Ziffer 5.3.2.11 zulässig.

Die Marktsegmente für den Schienenpersonenfernverkehr sind wie folgt definiert:

5.3.2.1 Metro Tag

Das Marktsegment Metro Tag umfasst alle Trassennutzungen der Schienenpersonenfernverkehre, die

- zwischen mindestens zwei Metropolbahnhöfen und/oder aufkommensstarken Grenzstellen (Raumkriterium) sowie
- von Montag bis Freitag mit Ausnahme bundeseinheitlicher Feiertage im Zeitraum von 6:00 Uhr bis 20:00 Uhr sowie von Samstag bis Sonntag und an bundeseinheitlichen Feiertagen von 09:00 Uhr bis 20:00 Uhr (Zeitkriterium) verkehren,

es sei denn, es handelt sich um die Marktsegmente Charter/Nostalgie, Punkt-zu-Punkt oder Lok-/Leerfahrt.

Raumkriterium

Räumlich erfasst wird bei Trassen, die Personenverkehrshalte an mindestens zwei Metropolbahnhöfen umfassen, der Trassenabschnitt zwischen dem ersten und dem letzten Metropolbahnhof. Diese Zuordnung ist in folgender Grafik exemplarisch dargestellt.



Dem Personenverkehrshalt an einem Metropolbahnhof gleichgestellt ist die Durchfahrt an einer aufkommensstarken Grenzstelle.

Zwei oder mehr aneinander anschließende Trassen werden – im Hinblick auf das Raumkriterium – als eine Trasse betrachtet, sofern die mit der Nutzung der beiden Trassen verbundenen Zugfahrten durch Endkunden umsteigefrei genutzt werden können.

Zeitkriterium

Zeitlich erfasst werden alle Halteabschnitte von Montag bis Freitag mit Ausnahme bundeseinheitlicher Feiertage im Zeitraum von 6:00 Uhr bis 20:00 Uhr sowie von Samstag bis Sonntag und an bundeseinheitlichen Feiertagen von 09:00 Uhr bis 20:00 Uhr.

Darüber hinaus werden Halteabschnitte, die das räumliche Kriterium erfüllen, aber nicht vollständig den oben genannten Zeiträumen zugeordnet werden können, wie folgt anteilig erfasst:

Zum Marktsegment Metro Tag gehören diejenigen Trassenkilometer des Halteabschnitts (Trassenabschnitt im Zeitraum), die sich als Produkt aus der Streckenlänge des Halteabschnitts gesamt und dem Fahrzeitanteil in den oben genannten Zeiträumen ergeben. Der Fahrzeitanteil berechnet sich aus dem Verhältnis zwischen Fahrzeit im Zeitraum und der Fahrzeit im Halteabschnitt gesamt.

Es gelten folgende Formeln für die Zeiträume:

- von Montag bis Freitag von 6:00 Uhr bis 20:00 Uhr:

$$\text{Trassenabschnitt}_{\text{im Zeitraum}} = \frac{\text{Fahrzeit}_{\text{im Zeitraum}}}{\text{Fahrzeit}_{\text{Halteabschnitt gesamt}}} * \text{Streckenlänge}_{\text{Halteabschnitt gesamt}}$$

- Samstag und Sonntag sowie an bundeseinheitlichen Feiertagen von 9:00 Uhr bis 20:00 Uhr

$$\text{Trassenabschnitt}_{\text{im Zeitraum}} = \frac{\text{Fahrzeit}_{\text{im Zeitraum}}}{\text{Fahrzeit}_{\text{Halteabschnitt gesamt}}} * \text{Streckenlänge}_{\text{Halteabschnitt gesamt}}$$

Beispiel:

Parameter:	<ul style="list-style-type: none"> ■ Halteabschnitt zwischen zwei Personenverkehrshalten: 300 Trkm ■ Fahrzeit insgesamt: 180min ■ 120 Minuten Fahrzeit zwischen 6:00 Uhr und 20:00 Uhr (Sollfahrplan)
Rechnung:	$\text{Trassenabschnitt}_{\text{im Zeitraum}} = \frac{120 \text{ Minuten}}{180 \text{ Minuten}} * 300 \text{ Trkm} = 200 \text{ Trkm}$
Ergebnis:	Dem Marktsegment Metro Tag sind danach 200 Trkm zuzuordnen.

Preisberechnung

Das Entgelt wird zusätzlich nach der durchschnittlichen, auf ganze km/h kaufmännisch gerundeten Geschwindigkeit zwischen zwei aufeinander folgenden Metropolbahnhöfen und/oder aufkommensstarken Grenzstellen differenziert. Es wird je ein Entgelt für durchschnittliche Geschwindigkeiten bis einschließlich 100 km/h (Entgelt Metro Tag Min) und ab einschließlich 160 km/h (Entgelt Metro Tag Max) erhoben. Durchschnittliche Geschwindigkeiten größer 100 km/h und bis 160 km/h (Entgelt Metro Tag Mittel) werden nach folgender Formel bepreist.

$$\text{Entgelt}_{\text{Metro Tag Mittel}} = \text{Entgelt}_{\text{Metro Tag Min}} + (V-100) \times \frac{\text{Entgelt}_{\text{Metro Tag Max}} - \text{Entgelt}_{\text{Metro Tag Min}}}{60}$$

Das sich aus der Formel ergebenden Entgelt wird auf ganze Cent kaufmännisch gerundet.

5.3.2.2 Metro Tag Express

Im Marktsegment Metro Tag kann sich der Zugangsberechtigte dem Marktsegment „Metro Tag Express“ zuordnen (Sehr hohe Priorität).

Hinweise zu diesem Marktsegment und zum Anmeldeprozedere siehe Ziffer 5.3.2.11.

5.3.2.3 Basic

Das Marktsegment Basic umfasst alle Trassennutzungen der Schienenpersonenfernverkehre, die entweder

Variante 1

- nicht zwischen zwei Metropolbahnhöfen und/oder aufkommensstarken Grenzstellen (Raumkriterium) sowie
- von Montag bis Sonntag inklusive bundeseinheitlicher Feiertage im Zeitraum von 6:00 Uhr bis 23:00 Uhr (Zeitkriterium) verkehren,

es sei denn, es handelt sich um die Marktsegmente Charter/Nostalgie, Punkt-zu-Punkt oder Lok-/Leerfahrt,

oder

Variante 2

- die als Schienenpersonenfernverkehrszüge von Montag bis Sonntag inklusive bundeseinheitlicher Feiertage im Zeitraum von 20:00 Uhr bis 23:00 Uhr sowie an Samstagen und Sonntagen sowie bundeseinheitlicher Feiertage im Zeitraum von 6:00 Uhr bis 9:00 Uhr (Zeitkriterium) verkehren,

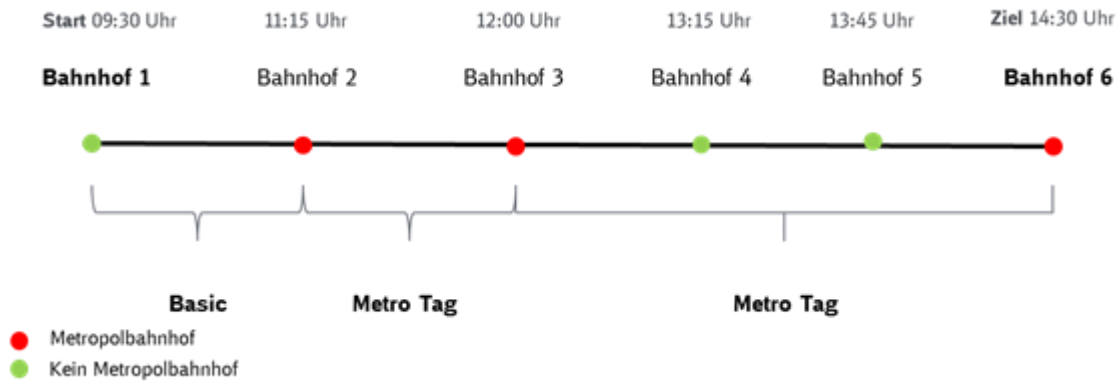
es sei denn, es handelt sich um die Marktsegmente Charter/Nostalgie, Punkt-zu-Punkt oder Lok-/Leerfahrt.

Variante 1

Raumkriterium der Variante 1

Räumlich erfasst werden alle Trassen, die maximal einen Personenverkehrshalt an einem Metropolbahnhof umfassen. Dem Personenverkehrshalt an einem Metropolbahnhof gleichgestellt ist die Durchfahrt an einer aufkommensstarken Grenzstelle.

Zusätzlich werden bei Trassen, die mehr als einen Personenverkehrshalt an einem Metropolbahnhof umfassen, die Trassenabschnitte vor dem ersten und nach dem letzten Metropolbahnhof erfasst.



Zeitkriterium der Variante 1

Zeitlich erfasst werden alle Halteabschnitte von Montag bis Sonntag im Zeitraum von 6:00 Uhr bis 23:00 Uhr.

Darüber hinaus werden Halteabschnitte, die das räumliche Kriterium erfüllen, aber nicht vollständig den oben genannten Zeiträumen zugeordnet werden können, wie folgt anteilig erfasst:

Zum Marktsegment Basic gehören diejenigen Trassenkilometer des Halteabschnitts (Trassenabschnitt im Zeitraum), die sich als Produkt aus der Streckenlänge des Halteabschnitts gesamt und dem Fahrzeitanteil in den oben genannten Zeiträumen ergeben. Der Fahrzeitanteil berechnet sich aus dem Verhältnis zwischen Fahrzeit im Zeitraum und der Fahrzeit im Halteabschnitt gesamt.

Es gilt folgende Formel für den Zeitraum von:

- Montag bis Sonntag von 6:00 Uhr bis 23:00 Uhr:

$$\text{Trassenabschnitt}_{\text{im Zeitraum}} = \frac{\text{Fahrzeit}_{\text{im Zeitraum}}}{\text{Fahrzeit}_{\text{Halteabschnitt gesamt}}} * \text{Streckenlänge}_{\text{Halteabschnitt gesamt}}$$

Beispiel:

Parameter:

- Halteabschnitt zwischen zwei Personenverkehrshalten: 300 Trkm
- Fahrzeit insgesamt: 180min
- 120 Minuten Fahrzeit zwischen 6:00 Uhr und 23:00 Uhr (Sollfahrplan)

Rechnung:

$$\text{Trassenabschnitt}_{\text{im Zeitraum}} = \frac{120 \text{ Minuten}}{180 \text{ Minuten}} * 300 \text{ Trkm} = 200 \text{ Trkm}$$

Ergebnis:

Dem Marktsegment Basic sind danach 200 Trkm zuzuordnen.

Variante 2

Raumkriterium der Variante 2

Räumlich erfasst werden alle Trassenabschnitte, unabhängig davon, ob sie Metropolbahnhöfen und/oder Grenzstellen und/oder sonstige Personenverkehrshalte verbinden.

Zeitkriterium der Variante 2

Zeitlich erfasst werden alle Halteabschnitte von Montag bis Sonntag inklusive bundeseinheitlicher Feiertage im Zeitraum von 20:00 Uhr bis 23:00 Uhr sowie von Samstag bis Sonntag und an bundeseinheitlichen Feiertagen von 06:00 Uhr bis 09:00 Uhr.

Darüber hinaus werden Halteabschnitte, die das räumliche Kriterium erfüllen, aber nicht vollständig den oben genannten Zeiträumen zugeordnet werden können, wie folgt anteilig erfasst:

Zum Marktsegment Basic gehören diejenigen Trassenkilometer des Halteabschnitts (Trassenabschnitt im Zeitraum), die sich als Produkt aus der Streckenlänge des Halteabschnitts gesamt und dem Fahrzeitanteil in den oben genannten Zeiträumen ergeben. Der Fahrzeitanteil berechnet sich aus dem Verhältnis zwischen Fahrzeit im Zeitraum und der Fahrzeit im Halteabschnitt gesamt.

Es gelten folgende Formeln für die Zeiträume von:

- Montag bis Sonntag inklusive bundeseinheitlicher Feiertage von 20:00 Uhr bis 23:00 Uhr:

$$\text{Trassenabschnitt}_{\text{im Zeitraum}} = \frac{\text{Fahrzeit}_{\text{im Zeitraum}}}{\text{Fahrzeit}_{\text{Halteabschnitt gesamt}}} * \text{Streckenlänge}_{\text{Halteabschnitt gesamt}}$$

- Samstag und Sonntag sowie an bundeseinheitlichen Feiertagen von 6:00 Uhr bis 09:00 Uhr:

$$\text{Trassenabschnitt}_{\text{im Zeitraum}} = \frac{\text{Fahrzeit}_{\text{im Zeitraum}}}{\text{Fahrzeit}_{\text{Halteabschnitt gesamt}}} * \text{Streckenlänge}_{\text{Halteabschnitt gesamt}}$$

Beispiel:

Parameter:

- Halteabschnitt zwischen zwei Personenverkehrshalten: 300 Trkm
- Fahrzeit insgesamt: 180min
- 120 Minuten Fahrzeit zwischen 6:00 Uhr und 09:00 Uhr am Sonntag (Sollfahrplan)

Rechnung:

$$\text{Trassenabschnitt}_{\text{im Zeitraum}} = \frac{120 \text{ Minuten}}{180 \text{ Minuten}} * 300 \text{ Trkm} = 200 \text{ Trkm}$$

Ergebnis:

Dem Marktsegment Basic sind danach 200 Trkm zuzuordnen.

5.3.2.4 Basic Express

Im Marktsegment Basic kann sich der Zugangsberechtigte dem Marktsegment „Basic Express“ zuordnen (Sehr hohe Priorität).

Hinweise zu diesem Marktsegment und zum Anmeldeprozedere siehe Ziffer 5.3.2.11.

5.3.2.5 Nacht

Das Marktsegment Nacht umfasst alle Schienenpersonenfernverkehre, die entweder

- im Zeitraum von 23:00 Uhr bis 6:00 Uhr verkehren (Zeitkriterium), oder
- im Zeitraum von 23:00 Uhr bis 6:00 Uhr einschließlich etwaiger außerdeutscher Zuglaufanteile vollständig durchfahren und mindestens einen Liege- oder Schlafwagen

mitführen. Diese Verkehre werden auch vor 23:00 Uhr und nach 06:00 Uhr dem Segment Nacht zugeordnet.

Die oben genannten Varianten umfassen das Marktsegment Nacht, es sei denn, es handelt sich um die Marktsegmente Charter/Nostalgie oder Lok-/Leerfahrt.

Zeitkriterium

Zeitlich erfasst werden alle Halteabschnitte täglich im Zeitraum von 23:00 Uhr bis 06:00 Uhr.

Darüber hinaus werden Halteabschnitte, die das räumliche Kriterium erfüllen, aber nicht vollständig den oben genannten Zeiträumen zugeordnet werden können, wie folgt anteilig erfasst:

Zum Marktsegment Nacht gehören diejenigen Trassenkilometer des Halteabschnitts (Trassenabschnitt im Zeitraum), die sich als Produkt aus der Streckenlänge des Halteabschnitts gesamt und dem Fahrzeitanteil in den oben genannten Zeiträumen ergeben. Der Fahrzeitanteil berechnet sich aus dem Verhältnis zwischen Fahrzeit im Zeitraum und der Fahrzeit im Halteabschnitt gesamt.

Es gilt folgende Formel für den Zeitraum von:

$$\begin{aligned} & \blacksquare \text{ täglich von 23:00 Uhr bis 06:00 Uhr:} \\ & \frac{\text{Fahrzeit}_{\text{im Zeitraum}}}{\text{Fahrzeit}_{\text{Halteabschnitt gesamt}}} * \text{Streckenlänge}_{\text{Halteabschnitt gesamt}} \end{aligned}$$

Beispiel:

- Parameter:
- Halteabschnitt zwischen zwei Personenverkehrshalten: 300 Trkm
 - Fahrzeit insgesamt: 180min
 - 120 Minuten Fahrzeit zwischen 23:00 Uhr und 06:00 Uhr (Sollfahrplan)

Rechnung:

$$\text{Trassenabschnitt}_{\text{im Zeitraum}} = \frac{120 \text{ Minuten}}{180 \text{ Minuten}} * 300 \text{ Trkm} = 200 \text{ Trkm}$$

Ergebnis: Dem Marktsegment Nacht sind danach 200 Trkm zuzuordnen.

Die EVU sind verpflichtet der DB Netz AG mit jeder Trassenanmeldung für Verkehre, die außerhalb des Zeitraums 23:00 Uhr bis 6:00 Uhr verkehren sollen und für die das Marktsegment Nacht in Anspruch genommen werden soll, eine Wagenliste mit Angabe der Art der Wagen zu übermitteln. Eine Formatvorlage und weitere Details können unter www.dbnetze.com/nachtzug entnommen werden. Die DB Netz AG behält sich vor, die Einhaltung der o.g. Kriterien anhand von Stichproben zu überprüfen.

5.3.2.6 Nacht Express

Im Marktsegment Nacht kann sich der Zugangsberechtigte dem Marktsegment „Nacht Express“ zuordnen (Sehr hohe Priorität).

Hinweise zu diesem Marktsegment und zum Anmeldeprozedere siehe Ziffer 5.3.2.11.

5.3.2.7 Charter/ Nostalgie

Charterverkehre sind unabhängig von Zeitkriterien und Raumkriterien Trassennutzungen im Schienenpersonenfernverkehr, die zu einem bestimmten, für alle Teilnehmer gleichen und gemeinsam verfolgten Zweck angeboten werden. Zwischenhalte dienen nur entweder dem Einstieg (NE) oder dem Ausstieg (NA) oder erfolgen aufgrund von Lokführerholungshalt (LE) oder Personalwechsel (PW). Es handelt sich nicht um einen Charterverkehr, wenn die Relation mehr als 30 Mal in der Netzfahrplanperiode durch den Zugangsberechtigten bedient wird. Das Angebot für

einen Charterverkehr steht unter dieser Bedingung. Wird die Relation tatsächlich mehr als 30 Mal bedient, werden die betroffenen Trassen sowie die zuvor diesem Verkehr zugeschiedenen Trassen im Fahrplanjahr rückwirkend nach den dafür geltenden Regelungen den anderen Marktsegmenten des Schienenpersonenfernverkehrs zugeordnet. Das entsprechende Trassenentgelt wird nachgefordert.

Nostalgieverkehre sind Trassennutzungen im Schienenpersonenfernverkehr, für die:

- die Traktionsart Dampf beim Triebfahrzeug genutzt wird; oder
- ein Triebfahrzeug eingesetzt wird, das erstmalig vor mehr als 50 Jahren vor Beginn der Fahrplanperiode 2018 nach nationalem Fahrzeugregister zugelassen wurde; oder
- bei denen das Finanzamt die Einhaltung der Anforderungen nach § 52 Abs. 1 AO durch den Zugangsberechtigten anerkannt hat. Der Bescheid des Finanzamtes ist der DB Netz AG spätestens im Rahmen der Trassenanmeldung vorzulegen.

Das Marktsegment Charter/Nostalgie im Schienenpersonenfernverkehr kann nur im Gelegenheitsverkehr unter Beachtung der Fristen gemäß Ziffer 4.2.2.4 angemeldet werden. Erfolgt eine Anmeldung im Netzfahrplan, so wird diese erst im Gelegenheitsverkehr bearbeitet.

Ob es sich bei dem bestellten Schienenpersonenfernverkehr um einen Charter/Nostalgieverkehr handelt, ist bei der Trassenanmeldung als Pflichtangabe zu kennzeichnen. Erfolgt dies nicht, wird der Verkehr gemäß den räumlichen und zeitlichen Kriterien den Marktsegmenten des Schienenpersonenfernverkehrs zugeordnet.

5.3.2.8 Punkt-zu-Punkt

Das Marktsegment Punkt-zu-Punkt umfasst alle Trassennutzungen zwischen 06:00 Uhr und 23:00 Uhr, die die folgenden Kriterien erfüllen:

Zeitkriterium

Zeitlich erfasst werden alle Halteabschnitte von Montag bis Sonntag im Zeitraum von 06:00 Uhr bis 23:00 Uhr.

Darüber hinaus werden Halteabschnitte, die das räumliche Kriterium erfüllen, aber nicht vollständig den oben genannten Zeiträumen zugeordnet werden können, wie folgt anteilig erfasst:

Zum Marktsegment Punkt-zu-Punkt gehören diejenigen Trassenkilometer des Halteabschnitts (Trassenabschnitt im Zeitraum), die sich als Produkt aus der Streckenlänge des Halteabschnitts gesamt und dem Fahrzeitanteil in den oben genannten Zeiträumen ergeben. Der Fahrzeitanteil berechnet sich aus dem Verhältnis zwischen Fahrzeit im Zeitraum und der Fahrzeit im Halteabschnitt gesamt.

Es gilt folgende Formel für den Zeitraum von:

- Montag bis Sonntag von 06:00 Uhr bis 23:00 Uhr:

$$\text{Trassenabschnitt}_{\text{im Zeitraum}} = \frac{\text{Fahrzeit}_{\text{im Zeitraum}}}{\text{Fahrzeit}_{\text{Halteabschnitt gesamt}}} * \text{Streckenlänge}_{\text{Halteabschnitt gesamt}}$$

Beispiel:

Parameter:

- Halteabschnitt zwischen zwei Personenverkehrshalten: 300 Trkm
 - Fahrzeit insgesamt: 180min
 - 120 Minuten Fahrzeit zwischen 06:00 Uhr und 23:00 Uhr (Sollfahrplan)
-

Rechnung:
$$\text{Trassenabschnitt}_{\text{im Zeitraum}} = \frac{120 \text{ Minuten}}{180 \text{ Minuten}} * 300 \text{ Trkm} = 200 \text{ Trkm}$$

Ergebnis: *Dem Marktsegment Punkt-zu-Punkt sind danach 200 Trkm zuzuordnen.*

Geschwindigkeitskriterium

- Soweit sie zwischen Metropolbahnhöfen verkehren, dürfen sie in den jeweiligen Abschnitten, in denen zwei benachbarte Metropolbahnhöfe verbunden werden, nur mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit gemäß Sollfahrplan von weniger als 130 Km/h fahren. Jeweilige Abschnitte zwischen zwei benachbarten Metropolbahnhöfen mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit gemäß Sollfahrplan von mindestens 130 Km/h sind den anderen Marktsegmenten des SPFV zuzuordnen. Soweit keine Metropolbahnhöfe miteinander verbunden werden, ist keine Durchschnittsgeschwindigkeit für das Marktsegment Punkt-zu-Punkt vorgegeben;

Kriterium Punkt-zu-Punkt

Sie dürfen außerdem:

- keine bestellten Anschlüsse an keinem der bedienten Personenverkehrshalte aufweisen. Das schließt auch Kurswagenübergänge sowie das Flügeln bzw. Vereinigen von Zugteilen ein, wobei dies auf dem gesamten Laufweg unzulässig ist; und
- bei einer Trassenanmeldung zum Netzfahrplan eine zeitliche Flexibilität des Konstruktionsspielraums im Sinne der Ziffer 4.2.1.6 von +/- 30 Minuten in Bezug auf den Abfahrts- und Ankunftszeitpunkt gewähren, d. h. insgesamt einen Konstruktionsspielraum von 60 Minuten.

Das Trassenangebot für das Marktsegment Punkt-zu-Punkt steht unter der Bedingung, dass das bestellende EVU oder ein anderes EVU, dass u.a. dieselben Fernverkehrstickets wie das bestellende EVU akzeptiert, in dieser Verkehrsart pro Verkehrstag und Richtung in jedem bestellten Halteabschnitt höchstens 4 Fahrten durchführt. Ist zum Abrechnungszeitpunkt erkennbar, dass diese Bedingung nicht erfüllt ist, werden sämtliche Fahrten für den betroffenen Verkehrstag den anderen Marktsegmenten des SPFV zugeordnet und abgerechnet.

Die unter den Kriterien Punkt-zu-Punkt und zeitliche Flexibilität gefassten Bedingungen müssen auf dem gesamten bestellten Laufweg zutreffen. Ansonsten ist dieser Verkehr den anderen Marktsegmenten des SPFV zuzuordnen.

Eine Bestellung ist im Netzfahrplan und Gelegenheitsverkehr möglich.

Ob es sich bei dem bestellten Schienenpersonenfernverkehr um Punkt-zu-Punkt handelt, ist bei der Trassenanmeldung als Pflichtangabe zu kennzeichnen. Erfolgt dies nicht, wird der Verkehr gemäß den räumlichen und zeitlichen Kriterien den Marktsegmenten des Schienenpersonenfernverkehrs zugeordnet.

Kriterium zeitliche Flexibilität

Mit der Bestellung eines Zuges im Marktsegment Punkt-zu-Punkt wird für die entsprechende Zugtrasse des Schienenpersonenfernverkehrs eine zeitliche Flexibilität des Konstruktionsspielraums im Sinne der Ziffer 4.2.1.6 von +/- 30 Minuten in Bezug auf den Abfahrts- und Ankunftszeitpunkt und jeden kundenbestellten Haltezeitpunkt für den gesamten Zuglauf gewährt, d. h. insgesamt ein Konstruktionsspielraum von 60 Minuten. Dies gilt auch für Trassenanmeldungen mit Bezug zu rahmenvertraglich gesicherten Schienenwegkapazitäten, auch wenn die dort festgelegten Zeitrahmen durch Konstruktionsspielraum überschritten würden. Für die Aufrechterhaltung des Schutzes rahmenvertraglich gesicherter Kapazitäten gilt die Regelung in Ziffer 4.4.4. Aufgrund des abweichenden Konstruktionsspielraums zu den übrigen Verkehren des SPFV ist eine Marktsegmentänderung von den übrigen Marktsegmenten des SPFV nicht zulässig.

5.3.2.9 Lok-/Leerfahrt

Das Marktsegment Lok/Leerfahrt umfasst unabhängig von Zeitkriterien und Raumkriterien alle Trassennutzungen des Schienenpersonenfernverkehrs, die nicht für die Nutzung durch Fahrgäste freigegeben werden (keine Lastfahrt).

Ob es sich bei dem bestellten Schienenpersonenfernverkehr um eine Lok-/Leerfahrt handelt, ist bei der Trassenanmeldung als Pflichtangabe zu kennzeichnen. Erfolgt dies nicht, wird der Verkehr gemäß den räumlichen und zeitlichen Kriterien den Marktsegmenten des Schienenpersonenfernverkehrs zugeordnet.

5.3.2.10 Lok-/Leerfahrt Express

Soweit die Lok-/Leerfahrt Teil einer Trassennutzung in den Marktsegmenten Metro Tag Express, Basic Express oder Nacht Express ist, ist sie ebenfalls dem Marktsegment Lok-/Leerfahrt Express zuzuordnen.

Hinweise zu diesem Marktsegment und zum Anmeldeprozedere siehe Ziffer 5.3.2.11.

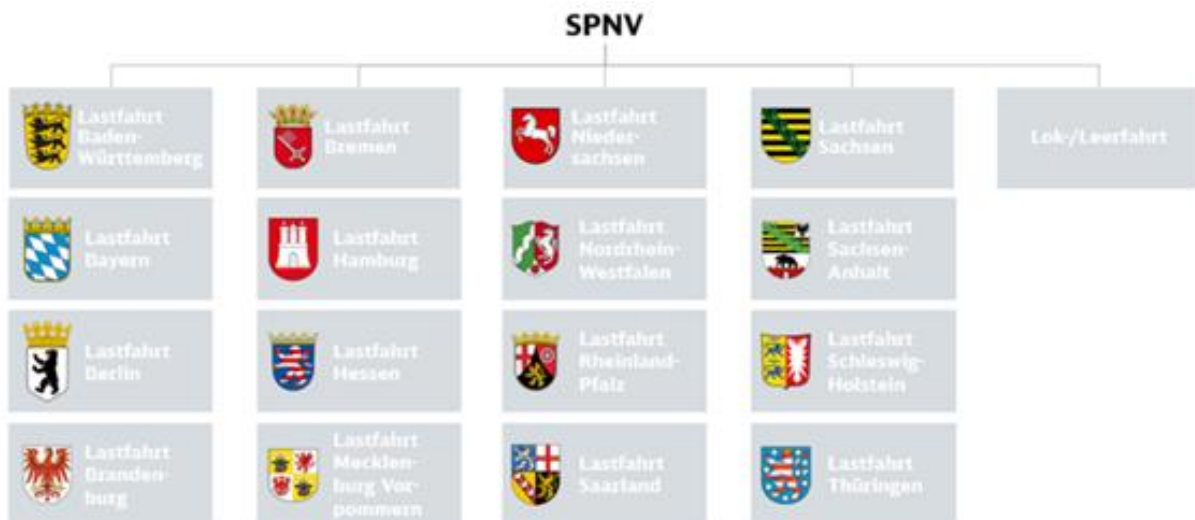
5.3.2.11 Marktsegmente mit dem Zusatz „Express“

Zugangsberechtigte entscheiden selbst, ob eine Trasse einem der beschriebenen Marktsegmente mit dem Zusatz „Express“ zugeordnet wird. Dies ist bei der Trassenanmeldung zu kennzeichnen. Jedoch kann eine Zuordnung nur für die gesamte Trasse erfolgen.

In den Marktsegmenten mit dem Zusatz „Express“ wird Zügen des Schienenpersonenfernverkehrs gemäß Richtlinie 420.0201 (vgl. Anlage 3.2.1.2.3) grundsätzlich Vorrang in der betrieblichen Durchführung vor allen Zügen gewährt mit Ausnahme von dringlichen Hilfszügen und anderen Zügen des Schienenpersonenfernverkehrs mit dem Zusatz „Express“.

Diese Marktsegmente stehen im Netzfahrplan sowie im Gelegenheitsverkehr zur Verfügung.

5.3.3 Marktsegmente im Schienenpersonennahverkehr



Die Marktsegmente für den Schienenpersonennahverkehr sind wie folgt definiert:

5.3.3.1 Schienenpersonennahverkehr Lastfahrt

Für Lastfahrten des Schienenpersonennahverkehrs werden gemäß § 37 ERegG sechzehn Marktsegmente gebildet. Dabei entspricht jedes Marktsegment räumlich einem Bundesland.

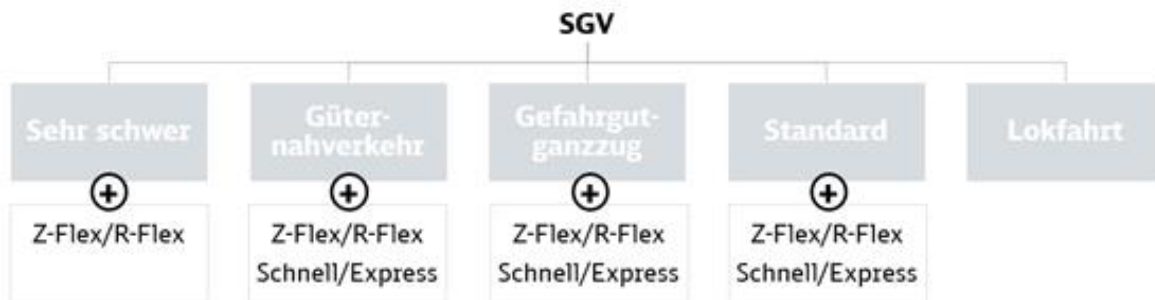
Bei der Trassenanmeldung ist als Pflichtangabe zu kennzeichnen, wenn es sich bei dem bestellten Schienenpersonennahverkehr um einen öffentlichen Personenverkehrsdienst handelt, der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegt.

5.3.3.2 Lok-/Leerfahrt

Das Marktsegment Lok-/Leerfahrt umfasst alle Trassennutzungen des Schienenpersonennahverkehrs, die nicht für die Nutzung durch Fahrgäste geplant und freigegeben werden (keine Lastfahrt).

Inwieweit es sich bei dem bestellten Schienenpersonennahverkehr um eine Lok-/Leerfahrt handelt, ist bei der Trassenanmeldung als Pflichtangabe zu kennzeichnen. Erfolgt dies nicht, wird der Verkehr als Lastfahrt gemäß den räumlichen Kriterien den Marktsegmenten des Schienenpersonennahverkehrs zugeordnet.

5.3.4 Marktsegmente im Schienengüterverkehr



(+) In diesen Marktsegmente können die fahrplanerischen Zusätze „Z-Flex“ oder „R-Flex“ sowie mit Ausnahme des Marktsegments „Sehr schwer“ die betrieblichen Zusätze „Schnell“ oder „Express“ gewählt werden.

Weitere Segmente im Schienengüterverkehr ergeben sich aus der Kombination der vorgenannten Segmente mit besonderen planerischen oder betrieblichen Charakteristika.

Die planerischen Charakteristika sind:



Die planerischen Charakteristika „Z-Flex“ und „R-Flex“ sind mit jedem der oben genannten Segmente außer „Lokfahrt“ kombinierbar.

Die betrieblichen Charakteristika sind:



Die betrieblichen Charakteristika „Express“ und „Schnell“ sind mit jedem der oben genannten Segmente außer „Lokfahrt“ und „Sehr schwer“ kombinierbar.

Die Marktsegmente für den Schienengüterverkehr sind wie folgt definiert:

5.3.4.1 Sehr schwer

Das Marktsegment Sehr schwer umfasst alle Trassennutzungen, bei denen das Wagenzuggewicht 3000 Tonnen überschreitet.

Ist eine Trasse mit einem Wagenzuggewicht bis einschließlich 3000 Tonnen vereinbart, nutzt der Zugangsberechtigte die Trasse jedoch tatsächlich mit einem Wagenzuggewicht größer 3000 Tonnen, so schuldet er für diese Trasse ein erhöhtes Trassenentgelt in Höhe des Zweifachen des Entgelts für die Trasse im Marktsegment Sehr schwer, es sei denn, der ZB hat dies nicht verschuldet und weist dies der DB Netz AG nach.

Diese Regelungen betreffen nicht die Änderung oder Stornierung des ENV hinsichtlich des Zuggewichts. Für die Zulässigkeit und Bepreisung solcher vereinbarter Änderungen / Teilstornierungen gelten die Regelungen in Ziffer 5.6.1.

Weitere Marktsegmente für den sehr schweren Zug

- „zeitliche Flexibilität“ (**Sehr schwer Z-Flex**) oder
- „räumliche Flexibilität“ (**Sehr schwer R-Flex**).

Hinweise zu diesen Marktsegmenten und zum Anmeldeprozedere siehe Ziffer 5.3.4.8 bzw. Ziffer 5.3.4.9.

5.3.4.2 Güternahverkehr

Das Marktsegment Güternahverkehr umfasst alle Trassennutzungen, bei denen der jeweilige Zug auf einer Trasse nicht weiter als 75 km fährt, eine Wagenzuglänge von maximal 370 Metern aufweist und das Wagenzuggewicht 3000 Tonnen nicht überschreitet. Das Marktsegment umfasst auch den ausschließlichen Transport von gefährlichen Gütern, wenn die vorgenannten Kriterien erfüllt sind.

Güternahverkehrstrassen dürfen nicht innerhalb von vier Stunden räumlich aneinander anschließend bestellt werden, es sei denn es handelt sich um eine streckenidentische Rückfahrt zum ursprünglichen Startpunkt oder eine „vollständige Zugbehandlung“ hat stattgefunden.

Ist eine Trasse für einen Güternahverkehrszug vereinbart, nutzt der Zugangsberechtigte oder das einbezogene EVU die Trasse jedoch tatsächlich mit einer Wagenzuglänge größer 370 Meter, so schuldet er für diese Trasse ein erhöhtes Trassenentgelt in Höhe des Zweifachen des Entgelts für die Trasse im Marktsegment Standard-Zug, es sei denn, der ZB hat dies nicht verschuldet und weist dies der DB Netz AG nach.

Diese Regelungen betreffen nicht die Änderung oder Stornierung des ENV hinsichtlich der Wagenzuglänge. Für die Zulässigkeit und Bepreisung solcher vereinbarter Änderungen / Teilstornierungen gelten die Regelungen in Ziffer 5.6.1.

Weitere Marktsegmente für den Güternahverkehrs-Zug

- „zeitliche Flexibilität“ (**Güternahverkehr Z-Flex**) oder
- „räumliche Flexibilität“ (**Güternahverkehr R-Flex**)
- „sehr hohe Priorität“ (**Güternahverkehr Express**) oder
- „hohe Priorität“ (**Güternahverkehr Schnell**)
- „zeitliche Flexibilität“ und „sehr hohe Priorität“ (**Güternahverkehr Z-Flex Express**)
- „räumliche Flexibilität“ und „sehr hohe Priorität“ (**Güternahverkehr R-Flex Express**)
- „zeitliche Flexibilität“ und „hohe Priorität“ (**Güternahverkehr Z-Flex Schnell**)
- „räumliche Flexibilität“ und „hohe Priorität“ (**Güternahverkehr R-Flex Schnell**)

Hinweise zu diesen Marktsegmenten und zum Anmeldeprozedere siehe Ziffer 5.3.4.6, Ziffer 5.3.4.7, Ziffer 5.3.4.8 bzw. Ziffer 5.3.4.9.

Gefahrguttransporte sind nach Ziffer 4.7.2 zu kennzeichnen.

5.3.4.3 Gefahrgutganzzug

Das Marktsegment Gefahrgutganzzug umfasst alle Trassennutzungen, bei denen der jeweilige Zug ausschließlich gefährliche Güter nach dem Gefahrgutbeförderungsgesetz und der darauf basierenden Verordnung GGVSEB (einschließlich dem RID) transportiert, vergleiche Richtlinie 402.0202A1 vgl. **Anlage 3.2.1.2.2** und bei denen der jeweilige Zug auf einer Trasse weiter als 75 km fährt oder eine Wagenzuglänge von über 370 Metern aufweist und das Wagenzuggewicht 3000 Tonnen nicht überschreitet.

Ist eine Trasse nicht für einen Gefahrgutganzzug vereinbart, nutzt der Zugangsberechtigte oder das einbezogene EVU die Trasse jedoch tatsächlich mit einem Gefahrgutganzzug, so schuldet er für diese Trasse ein erhöhtes Trassenentgelt in Höhe des Zweifachen des Entgelts für die Trasse im Marktsegment Gefahrgutganzzug, es sei denn, der ZB hat dies nicht verschuldet und weist dies der DB Netz AG nach.

Diese Regelungen betreffen nicht die Änderung oder Stornierung des ENV hinsichtlich des beförderten Guts. Für die Zulässigkeit und Bepreisung solcher vereinbarter Änderungen / Teilstornierungen gelten die Regelungen in Ziffer 5.6.1.

Weitere Marktsegmente für den Gefahrgutganzzug

- „zeitliche Flexibilität“ (**Gefahrgutganzzug Z-Flex**) oder
- „räumliche Flexibilität“ (**Gefahrgutganzzug R-Flex**)
- „sehr hohe Priorität“ (**Gefahrgutganzzug Express**) oder
- „hohe Priorität“ (**Gefahrgutganzzug Schnell**)
- „zeitliche Flexibilität“ und „sehr hohe Priorität“ (**Gefahrgutganzzug Z-Flex Express**)
- „räumliche Flexibilität“ und „sehr hohe Priorität“ (**Gefahrgutganzzug R-Flex Express**)
- „zeitliche Flexibilität“ und „hohe Priorität“ (**Gefahrgutganzzug Z-Flex Schnell**)
- „räumliche Flexibilität“ und „hohe Priorität“ (**Gefahrgutganzzug R-Flex Schnell**)

Hinweise zu diesen Marktsegmenten und zum Anmeldeprozedere siehe Ziffer 5.3.4.6, Ziffer 5.3.4.7, Ziffer 5.3.4.8 bzw. Ziffer 5.3.4.9.

Ein Gefahrgutganzzug ist bei der Trassenanmeldung gemäß Ziffer 4.7.2 zu kennzeichnen.

5.3.4.4 Lokfahrt

Das Marktsegment Lokfahrt des Schienengüterverkehrs umfasst Trassennutzungen mit Lokomotiven; es dürfen keine kuppelbaren Wagen Bestandteil der Zugkonfiguration sein.

Für die Zuordnung einer Trassennutzung zum Marktsegment Lokfahrt im Schienengüterverkehr ist die verkehrliche Einbindung der Trassennutzung und nicht die der Lokomotive ausschlaggebend. Steht die Trassennutzung im verkehrlichen Zusammenhang mit Trassennutzungen des Schienenpersonenverkehrs als Vor- oder Nachleistung zur Lokfahrt, ist sie dem Marktsegment Lokfahrt des Schienenpersonenverkehrs zuzuordnen. Steht die Trassennutzung im verkehrlichen Zusammenhang ausschließlich mit Trassennutzungen des Schienengüterverkehrs als Vor- und Nachleistung, ist sie dem Marktsegment Lokfahrt des Schienengüterverkehrs zuzuordnen.

Des Weiteren werden Baumaschinen einschließlich deren betrieblich nicht kuppelbarer integraler Bestandteile als Nebenfahrzeuge (z.B. Gleisstopfmaschinen, jedoch nicht mit zusätzlichen Wagen) dann von dem Marktsegment erfasst, wenn sie ebenfalls ohne kuppelbare Wagen fahren.

Ob es sich bei dem bestellten Schienengüterverkehr um eine Lokfahrt handelt, ist bei der Trassenanmeldung als Pflichtangabe zu kennzeichnen. Erfolgt dies nicht, wird der Verkehr gemäß den Segmentierungskriterien den sonstigen Marktsegmenten des Schienengüterverkehrs zugeordnet.

Nutzt der Zugangsberechtigte eine Lokfahrt im Schienengüterverkehr gemäß Ziffer 5.3.4.4, obwohl diese Trasse aufgrund seiner verkehrlichen Einordnung im Vor- oder Nachlauf dem Schienenpersonenverkehr zuzuordnen wäre, so schuldet er für diese Trasse ein erhöhtes Trassenentgelt in Höhe des Zweifachen des Entgelts für die Trasse im Marktsegment Lokfahrt gemäß Ziffer 5.3.2.9, es sei denn, der ZB hat dies nicht verschuldet und weist dies der DB Netz AG nach.

5.3.4.5 Standard

Das Marktsegment Standard beinhaltet alle Trassennutzungen, welche nicht den Segmenten

- Sehr schwer,
- Güternahverkehr,
- Gefahrgutganzzug oder
- Lokfahrt

zuzuordnen sind.

Weitere Marktsegmente für den Standard-Zug

- „zeitliche Flexibilität“ (**Standard Z-Flex**) oder
- „räumliche Flexibilität“ (**Standard R-Flex**)
- „sehr hohe Priorität“ (**Standard Express**) oder
- „hohe Priorität“ (**Standard Schnell**)
- „zeitliche Flexibilität“ und „sehr hohe Priorität“ (**Standard Z-Flex Express**)
- „räumliche Flexibilität“ und „sehr hohe Priorität“ (**Standard R-Flex Express**)
- „zeitliche Flexibilität“ und „hohe Priorität“ (**Standard Z-Flex Schnell**)
- „räumliche Flexibilität“ und „hohe Priorität“ (**Standard R-Flex Schnell**)

Hinweise zu diesen Marktsegmenten und zum Anmeldeprozedere siehe Ziffer 5.3.4.6, Ziffer 5.3.4.7, Ziffer 5.3.4.8 bzw. Ziffer 5.3.4.9.

5.3.4.6 Marktsegmente mit dem Zusatz „Express“

Zugangsberechtigte entscheiden selbst, ob eine Trasse einem der beschriebenen Marktsegmente mit dem Zusatz „Express“ zugeordnet wird. Dies ist bei der Trassenanmeldung zu kennzeichnen. Jedoch kann eine Zuordnung nur für die gesamte Trasse erfolgen.

In Marktsegmenten mit dem Zusatz „Express“ wird Zügen des Schienengüterverkehrs gemäß Richtlinie 420.0201 (vgl. Anlage 3.2.1.2.3) grundsätzlich Vorrang in der betrieblichen Durchführung vor allen Zügen gewährt mit Ausnahme von dringlichen Hilfszügen und Zügen des Schienenpersonenfernverkehrs mit dem Zusatz Express sowie anderen Zügen des Schienengüterverkehrs mit dem Zusatz Express. Die Durchführung von „Qualifizierten Schätzungen“ (QS) und „Konzeptionellen Schätzungen“ (KS) im Baubetriebsmanagement richtet sich nach Richtlinie 402.0305 (vgl. Anlage 3.2.1.2.2).

Dieses Marktsegment steht im Netzfahrplan sowie im Gelegenheitsverkehr zur Verfügung.

5.3.4.7 Marktsegmente mit dem Zusatz „Schnell“

Zugangsberechtigte entscheiden selbst, ob eine Trasse einem der beschriebenen Marktsegmente mit dem Zusatz „Schnell“ zugeordnet wird. Dies ist bei der Trassenanmeldung zu kennzeichnen. Jedoch kann eine Zuordnung nur für die gesamte Trasse erfolgen.

In den Marktsegmenten mit dem Zusatz „Schnell“ wird Zügen des Schienengüterverkehrs im Rahmen der Richtlinie 420.0201 (vgl. Anlage 3.2.1.2.3) grundsätzlich Vorrang in der betrieblichen

Durchführung vor allen Zügen der Marktsegmente des Schienengüterverkehrs gewährt mit Ausnahme von dringlichen Hilfszügen und anderen Zügen mit dem Zusatz „Express“ bzw. „Schnell“. Die Durchführung von „Qualifizierten Schätzungen“ (QS) und „Konzeptionellen Schätzungen“ (KS) im Baubetriebsmanagement richtet sich nach Richtlinie 402.0305 (vgl. Anlage 3.2.1.2.2).

Diese Marktsegmente stehen im Netzfahrplan sowie im Gelegenheitsverkehr zur Verfügung.

5.3.4.8 Marktsegmente mit dem Zusatz „Z-Flex“

Zugangsberechtigte entscheiden selbst, ob eine Trasse einem der beschriebenen Marktsegmente mit dem Zusatz „Z-Flex“ zugeordnet wird. Dies ist bei der Trassenanmeldung zu kennzeichnen. Jedoch kann eine Zuordnung nur für die gesamte Trasse erfolgen.

In den Marktsegmenten mit dem Zusatz „Z-Flex“ wird für Zugtrassen des Schienengüterverkehrs eine zeitliche Flexibilität des Konstruktionsspielraums im Sinne der Ziffer 4.2.1.6 von +/- 120 Minuten in Bezug auf den Abfahrts- und Ankunftszeitpunkt und jeden kundenbestellten Haltezeitpunkt gewährt, d.h. insgesamt einen Konstruktionsspielraum von 240 Minuten. Trassenanmeldungen im Marktsegment mit dem Zusatz „Z-Flex“ können nicht unter Bezugnahme auf eine Rahmvertragskapazität angemeldet werden. Erfolgt abweichend eine Anmeldung unter Bezugnahme auf eine Rahmenvertragskapazität, fordert die DB Netz AG den Zugangsberechtigten zur Plausibilisierung gem. Ziffer 4.2.1.1 auf.

Die Marktsegmente mit dem Zusatz „Z-Flex“ stehen nur bei Anmeldungen zum Netzfahrplan zur Verfügung.

5.3.4.9 Marktsegmente mit dem Zusatz „R-Flex“

Zugangsberechtigte entscheiden selbst, ob eine Trasse einem der beschriebenen Marktsegmente mit dem Zusatz „R-Flex“ zugeordnet wird. Dies ist bei der Trassenanmeldung zu kennzeichnen. Jedoch kann eine Zuordnung nur für die gesamte Trasse erfolgen.

In den Marktsegmenten mit dem Zusatz „R-Flex“ wird für Zugtrassen des Schienengüterverkehrs eine zeitliche Flexibilität des Konstruktionsspielraums im Sinne der Ziffer 4.2.1.6 von +/- 120 Minuten in Bezug auf den Abfahrts- und Ankunftszeitpunkt eingeräumt, d. h. insgesamt einen Konstruktionsspielraum von 240 Minuten, sowie die Flexibilität hinsichtlich sämtlicher möglicher Laufwege bei Beibehaltung des Start- und Zielpunktes. Räumlich bindend für die Trassenkonstruktion sind ausschließlich Start- und Zielpunkt.

Enthält die Trassenanmeldung Verkehrshalte für die Trassenkonstruktion, liegt keine räumliche Flexibilität vor. Die Anmeldung von Verkehrshalten für die Trassenkonstruktion ist abweichend hiervon für die räumliche Flexibilität unter folgenden Voraussetzungen unschädlich:

- die Trasse überschreitet eine Fahrzeit von vier Stunden;
- für jeden vollen vier-Stunden-Fahrzeitraum wird maximal ein Verkehrshalt - ohne Angabe einer konkreten Zeit - angemeldet; und
- als Haltegrund wird ausschließlich Personalwechsel (PW) oder Lokführer-Erholungshalt (LE) (vgl. Ril 402.0202A01, Anlage 3.2.1.2.2) angegeben.



Enthält die Trassenanmeldung für das Marktsegment „R-Flex“ darüber hinaus Durchfahrten und Betriebshalte, werden diese für die Trassenkonstruktion nicht berücksichtigt.

Trassenanmeldungen im Marktsegment mit dem Zusatz „R-Flex“ können nicht unter Bezugnahme auf eine Rahmvertragskapazität angemeldet werden. Erfolgt abweichend eine Anmeldung unter Bezugnahme auf eine Rahmenvertragskapazität, fordert die DB Netz AG den Zugangsberechtigten zur Plausibilisierung gem. Ziff. 4.2.1.1 auf.

Die Marktsegmente mit dem Zusatz „R-Flex“ stehen nur bei Anmeldungen zum Netzfahrplan zur Verfügung.

5.3.5 Zuordnung widersprüchlicher Anmeldungen zu Verkehrsarten und Marktsegmenten

Wenn Merkmale der bestellten Trasse nicht zu den Merkmalen der bestellten Verkehrsart oder des bestellten Marktsegments passen, fordert die DB Netz AG die vom anmeldenden ZB oder dem einbezogenen EVU benannten Personen oder Stellen unverzüglich zur Plausibilisierung der Angaben in der Anmeldung auf. Für die Vorlage gelten die Fristen nach Ziffern 4.2.1.1 bzw. 4.2.2.2 entsprechend, mit der Maßgabe, dass die DB Netz AG bei fehlender Plausibilisierung innerhalb der dort genannten Fristen berechtigt ist, die Trasse auf Basis der Fahrplandaten einer Verkehrsart oder einem Marktsegment zuzuordnen und dem ZB ein entsprechendes Angebot unter Berücksichtigung dieser Zuordnung zu unterbreiten.

5.3.6 Unmittelbare Kosten des Zugbetriebs

Eine detaillierte Beschreibung der Herleitung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, erfolgt in Anlage 5.2. Die Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes, je Marktsegment anfallen, werden in Anlage 5.3 aufgelistet.

5.3.7 Vollkostenaufschlag gemäß der relativen Tragfähigkeit des betreffenden Marktsegments

Eine detaillierte Beschreibung der Bestimmung der Vollkostenaufschläge gemäß der relativen Tragfähigkeit erfolgt in **Anlage 5.2**. Die Vollkostenaufschläge gemäß der relativen Tragfähigkeit je Marktsegment werden in **Anlage 5.3** angegeben.

5.4 Zusatzleistungen und Entgelte

Zu den Zusatzleistungen der DB Netz AG und der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH gehören die im folgenden dargestellten Leistungen.

5.4.1 Abstellen auf Schienenwegen außerhalb zugewiesener Trassen (Abgrenzung mit ENV)

Das Abstellen auf Schienenwegen für mehr als 60 Minuten außerhalb des mit einer Zugtrasse i. S. d. § 1 Abs. 20 ERegG zugewiesenen Zeitraums ist eine entgeltspflichtige Zusatzleistung der DB Netz AG. Der Entgeltanspruch der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH entsteht mit dem tatsächlichen Abstellen für mehr als 60 Minuten, es sei denn der Halt ist durch die DB Netz AG verschuldet. Das Abstellen ist nur möglich, sofern kein anderer Trassennutzungsanspruch entgegensteht.

Für das Abstellen auf Schienenwegen über 60 Minuten hinaus erhebt die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH ein Entgelt.

Dieses Entgelt entspricht dem Entgelt von Produktkategorie Abstellung I. Die entsprechende Entgelthöhe ergibt sich aus der für die jeweilige Netzfahrplanperiode geltende Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG (vgl. Ziffer 7.3.1.4.1.).

5.4.2 Machbarkeitsstudie aT

Transporte, die wegen ihrer äußeren Abmessung, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit besondere Anforderungen an die Infrastruktur stellen (Traglast von Brückenbauwerken, Streckenklassen, Fahrzeugumgrenzung etc.), bzw. nur unter besonderen technischen oder betrieblichen Bedingungen befördert werden können, benötigen eine Machbarkeitsstudie aT. Die Erstellung

einer Machbarkeitsstudie aT gem. den Ziffern 3.4.3 und 4.7.1 ist eine entgeltpflichtige Zusatzleistung der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, wenn bei Lü-Transporten, einschließlich der Einschränkungswerte der Tafeln 2₁ und 2₃ (UIC Verladerichtlinie Band 1) das Lademaß über die gem. der **Anlage 5.4.2** dargestellten Umrisslinie hinaus überschritten wird.

Für die Erstellung einer Machbarkeitsstudie aT wird grundsätzlich kein Entgelt erhoben, wenn die Umrisslinie zur Preisbildung nicht überschritten wird.

Bei Lü-Transporten (mit oder ohne Schwerlast), die einschließlich der Einschränkungswerte der Tafeln 2₁ und 2₃ (UIC Verladerichtlinie Band 1) das Lademaß über die gem. der **Anlage 5.4.2** dargestellten Umrisslinie hinaus überschreiten, wird ein Basispreis sowie ein aufwandsbezogenes Entgelt erhoben, denn der Bearbeitungsaufwand geht über den üblichen Aufwand einer Machbarkeitsstudie aT hinaus.

Der Basispreis beträgt 123,00 Euro.

Das aufwandsbezogene Entgelt beträgt 84,00 Euro je angefangener 60 Minuten.

5.4.3 Befahrbarkeitsprüfung übergroßer Fahrzeuge

Die Erstellung einer Befahrbarkeitsprüfung übergroßer Fahrzeuge gem. Ziffer 3.4.3.2 ist eine entgeltpflichtige Zusatzleistung der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH. Nach einer Befahrbarkeitsprüfung stellt die DB Netz AG sicher, dass mit dem geprüften Profil gefahren werden kann.

Für eine Befahrbarkeitsprüfung übergroßer Fahrzeuge wird ein Entgelt erhoben, das sich aus einem Grundbetrag und einem fallbezogenen Aufwandsanteil zusammensetzt. Über den Grundbetrag sind u.a. die Aufwendungen für die Antragsbearbeitung, netzinterne Aufbereitung der Laufweginformationen und die formale Freigabe sowie IT-Aufwand und -Weiterentwicklung abgedeckt. Der Aufwand für die tatsächliche Befahrbarkeitsprüfung wird über volle Leistungsstunden abgerechnet.

Der Basispreis beträgt 215,00 Euro.

Das aufwandsbezogene Entgelt beträgt 84,00 Euro je angefangener 60 Minuten.

5.4.4 Kompatibilitätsnachweis Brücke

Für die Bewertung des Einsatzes von Zügen (Neufahrzeuge, Bestandsfahrzeuge nach Umbau bei Veränderung der Geometrie und Radsatzlast), ist nach den technischen Netzzugangsbedingungen Ziffer E.3 (Anlage 3.2.1.2.2) eine Nachweisführung zur statischen und dynamischen Brückenkompatibilität vom ZB erforderlich. Die Leistungserbringung erfolgt in Form eines mehrstufigen Bewertungsverfahrens, in dem der Nachweis erbracht wird, dass Brücken und Brückenbauwerke im Rahmen des geforderten Sicherheitsniveaus durch Züge überfahren werden können. Ist im Ergebnis des Kompatibilitätsnachweises eine Befahrbarkeit der Brückenbauwerke und Brückenteilbauwerke an Bedingungen (z.B. durch Reduzierung v-max) geknüpft, wird eine fahrzeugbezogene Streckenfreigabe erteilt.

Die dynamische Überprüfung von Brückenbauwerken zum Ausschluss des Resonanzverhaltens ist eine entgeltpflichtige Zusatzleistung der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH.

Für die dynamische Überprüfung von Brücken nach dem 5-Stufen-Modell gemäß den technischen Netzzugangsbedingungen (Anlage 3.2.1.2.2) wird für die Bewertungsstufen 1, 2 oder 3 jeweils ein Basispreis sowie zusätzlich ein aufwandsbezogenes Entgelt erhoben. Die Verrechnung für diese Nachweisführung erfolgt individuell, entsprechend der Beauftragung nach Personalaufwand. Für Überprüfung nach den Stufen 3, 4 oder 5 können ggf. weitere Entgelte für Dienstleistungen Dritter anfallen.

Für die Berechnung des Basispreises ist der IT-Aufwand (Betriebsführung und Weiterentwicklungskosten spezifischer Daten- und Auswertetools) für die Antragsbearbeitung und Prüfung sowie ein Zuschlag für Verwaltung und Vertrieb maßgeblich.

Der Basispreis und das aufwandsbezogene Entgelt sind in folgender Übersicht dargestellt:

Kompatibilitätsnachweis Brückendynamik gemäß den technischen Netzzugangsbedingungen (Anlage 3.2.1.2.2)

Stufe	Bezeichnung der Prüfung	Grundlagen / Daten / Durchführung		Entgelt
Stufe 1 und 2	Prüfung Gesamtnetz	Prüfung gegen Streckenklassen im Bereich Schienenwege der DB Netz AG	Stufe 1: Bewertung nach Zugsignatur; Stufe 2: Durchführung Parameterstudie für einfache statisches System	Basispreis: 10.350,00 EUR + aufwandsbezogenes Entgelt in Höhe von 84,00 EUR je angefangene 60 Minuten
Stufe 3	Prüfung Strecken- und Bauwerksbezogen	Bewertung mit dynamischen Parametern (normativ)	Durchführung der dynamischen Berechnungen für erweiterte einfache statische Systeme	Basispreis: 8.170,00 EUR + aufwandsbezogenes Entgelt in Höhe von 84,00 EUR je angefangene 60 Minuten + ggf. zusätzliches Entgelt für Dienstleistungen Dritter
			Durchführung der dynamischen Bewertung für Bauwerke mit komplexen statischen Systemen	
Stufe 4	Prüfung Strecken- und Bauwerksbezogen	In-Situ Messung und Bewertung mit dynamischen Bauwerksparmeter (gemessen)	Erstellung des Messkonzeptes; Durchführung von In-situ Messungen mittels Fahrzeugen, jedoch keinen Probanden; Durchführung der Berechnungen mit Ergebnissen aus Brückenmessungen	Aufwandsbezogenes Entgelt in Höhe von 84,00 EUR je angefangene 60 Minuten + ggf. zusätzliches Entgelt für Dienstleistungen Dritter
Stufe 5	Prüfung Strecken- und Bauwerksbezogen	In-Situ Messung mit Proband; Aus- und Bewerten der Messergebnisse aus "Überfahrt Proband"	Messung mit Proband; Erstellen Messprogramm für In-situ-Messung. Auswerten der Messergebnisse.	Aufwandsbezogenes Entgelt in Höhe von 84,00 EUR je angefangene 60 Minuten + ggf. zusätzliches Entgelt für Dienstleistungen Dritter

5.4.5 Zusatzausstattung an Schienenwegen

Zusatzausstattungen der DB Netz AG sind entgeltspflichtige Zusatzleistungen der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH.

Folgende Zusatzausstattungen, sofern an Schienenwegen vorhanden, sind hiervon erfasst:

- Druckluftständer,

Druckluftständer sind in unterschiedlichen Ausführungen vorhanden.

- Druckluftständer ohne Stromanschluss dienen als externe Druckluftversorgung dem schnellen Befüllen der Druckluftsysteme von Fahrzeugen ohne arbeitendes Triebfahrzeug.
- Druckluftständer mit 230 V Stromanschluss versorgen zusätzlich die Funkfernsteuerung mobiler Bremsprobegeräte mit Elektrizität. Mit Hilfe mobiler Bremsprobegeräte lassen sich die Druckluftsysteme von Fahrzeugen mit Druckluft befüllen und Bremsproben durchführen. Die Schnittstelle definiert sich über die Anschlusskupplung (Kupplungskopf) des Druckluftständers sowie dessen Stromversorgungseinheit. Das mobile Bremsprobegerät ist Eigentum des ZB oder des einbezogenen EVU. Der ZB oder das einbezogene EVU stellt den Druckluftschlauch zum Anschluss des Wagenparks an das mobile

Bremsprobegerät. Ein ggf. am Druckluftständer erforderliches Befestigungselement für das mobile Bremsprobegerät ist Bestandteil der DB Netz AG Anlage.

Die erforderlichen Druckluftschläuche zur Versorgung der Fahrzeuge stellt die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH zur Verfügung. Ausgenommen hiervon sind Druckluftschläuche zum Anschluss mobiler Bremsprobegeräte, die nicht von der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH zur Verfügung gestellt werden.

■ Einstiegshilfen

Einstiegshilfen dienen der Überwindung des Niveauunterschieds zwischen dem Fahrzeug und dem umgebenden Geländeneiveau.

■ Elektranten 230 V oder 400 V,

Elektranten mit einer Spannung von 230 V oder 400 V dienen der externen Stromversorgung für den Warmhaltebetrieb von Triebfahrzeugen und Triebwagen. Die Anlage besteht aus Versorgungskabel zwischen Verteiler und Elektrant sowie dem Elektranten (Gehäuse, ggf. Zähler, Steckvorrichtung, Sicherungen). Für die Vorhaltung und den sicheren Einsatz des Verbindungskabels zwischen Elektrant und Fahrzeug ist der ZB oder das einbezogene EVU verantwortlich. Der Energieverbrauch wird im Rahmen der Neben- und Verbrauchskosten direkt durch DB Energie GmbH abgerechnet (vgl. Ziffer 7.3.1.4.1.4).

■ Wasserfüllständer,

Wasserfüllständer dienen der Versorgung von Fahrzeugen mit Trinkwasser. Deren Nutzung ist ausschließlich zum Befüllen der Wasservorratsbehälter der Fahrzeuge mit Trinkwasser vorgesehen. Die erforderlichen Wasserfüllschläuche zur Versorgung der Fahrzeuge stellt die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH zur Verfügung. Die Wasserversorgung erfolgt durch die DB Netz AG. Der Wasserverbrauch wird im Rahmen der Neben- und Verbrauchskosten abgerechnet (vgl. Ziffer 7.3.1.4.1.4).

■ Triebfahrzeugabstellung auf speziellen Triebfahrzeug-Abstellgleisen,

Triebfahrzeugabstellung auf speziellen Triebfahrzeug-Abstellgleisen dient der regelmäßigen und ununterbrochenen Abstellung von Triebfahrzeugen (Tfz) in Betriebspausen, die länger als drei Stunden dauern. Tfz-Abstellgleise werden mit (z.B. Absorptionsmatten, Wannensystem) bzw. ohne Zusatzausstattung auf Basis der Umweltschutzrichtlinien angeboten. Durch eine Risikoabschätzung ermittelt die DB Netz AG, ob eine Zusatzausstattung erforderlich ist.

Die Nutzung dieser Zusatzausstattungen ist gestattet, sofern dem kein anderer Trassennutzungsanspruch entgegensteht.

Bei Nutzung von Zusatzausstattungen an Schienenwegen gem. Ziffer 5.4.5 wird ein Entgelt je Zusatzausstattung in Rechnung gestellt. Das jeweilige Entgelt ergibt sich aus der für die jeweilige Netzfahrplanperiode geltende Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (vgl. Ziffer 7.3.1.4.1.3).

Energie

Der Stromverbrauch im Rahmen der Nutzung von Zusatzausstattungen wird von DB Energie nach deren Nutzungsbedingungen abgerechnet.

Wasser

Die Nebenkosten für Wasserverbrauch / Abwasser im Rahmen der Nutzung von Zusatzausstattungen richten sich nach den örtlichen Abgabeentgelten der Versorgungsunternehmen und werden zusätzlich abgerechnet.

5.4.6 Fahrstromversorgung

Die Versorgung des ZB oder einbezogenen EVU mit Fahrstrom ist keine Leistung der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH. Die notwendigen Anlagen betreibt die DB Energie GmbH, die auch die mit den Anlagen verbundenen Leistungen für den ZB oder das einbezogene EVU erbringt. Weitere Informationen werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbenergie.de

5.4.7 Entgelt für die Erstellung von Rahmenverträgen

Bleibt frei

5.4.8 Betrieblicher Begleiter aT

Die Begleitung eines aT, zur Streckenbeobachtung und zum Vorbeileiten an Engstellen, durch einen Betrieblichen Begleiter aT der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH gem. Ziffer 3.4.3.1 ist eine entgeltspflichtige Zusatzleistung der DB Netz AG.

Durch die Mitfahrt eines Betrieblichen Begleiters aT stellt die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH sicher, dass die Vorgaben gemäß Beförderungsanordnung eingehalten werden.

Das Entgelt für einen Betrieblichen Begleiter aT bestimmt sich entsprechend nach dem angefallenen Personalaufwand. Berechnet werden die Anfahrtszeit sowie die Dauer der Begleitung, mindestens jedoch drei Stunden je eingesetzten Mitarbeiter.

$$\text{Entgelt} = \text{Euro je Stunde} * \text{Anzahl der angefangenen Stunden}$$

Das Entgelt beträgt 84,00 Euro je angefangenen 60 Minuten.

5.4.9 Betriebsprogrammstudie für aT und Versuchsfahrten

5.4.9.1 Zweck

Die „Betriebsprogrammstudie für aT und Versuchsfahrten“ dient dazu,

- die betrieblichen Bedingungen eines außergewöhnlichen Transports, die in einer Machbarkeitsstudie aT für dessen Durchführung grundsätzlich ermittelt worden sind, für einen oder mehrere Transporttage konkret mit dem jeweiligen Betriebsprogramm an diesen Tagen zu harmonisieren,
- für Versuchsfahrten im Sinne der Ril 408.3431 mit allen daran beteiligten Stellen (z. B. Betriebsdurchführung, Genehmigungs- und Sicherheitsbehörden) betriebliche Bedingungen inkl. eines geeigneten Verkehrstages abzustimmen / aufzustellen und mit dem jeweiligen Betriebsprogramm an diesem Tag zu harmonisieren.

5.4.9.2 Leistungsumfang

Im Rahmen der Studie werden – jeweils im Rahmen der konkreten Erfordernisse für den jeweiligen aT – folgende Leistungen angeboten:

- Prüfung von bis zu 3 Leitungswegen des Transports auf Baubetroffenheiten, wobei es bei einer oder zwei Prüfungen bleibt, wenn eine Lösung gefunden wird,
- soweit bei der Prüfung gem. vorstehendem Anstrich keine Lösung gefunden wird, erfolgt im Benehmen mit dem ZB eine Prüfung eines weiteren Leitungsweges durch die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH unter gleichzeitiger Anpassung der betroffenen MaT; eine Erfolgsszusage ist damit nicht verbunden.
- ggf. Abstimmung über individuelle Anpassung von Baubetriebsverfahren, falls technisch und organisatorisch machbar (beispielsweise im Zusammenhang mit festen Absperrungen),

- Organisation von Personalen zur temporären Anpassung der Infrastruktur zur Transportdurchführung (z. B. bei zungen- und herzstücklosen Weichen, Verstärken von Bauwerken, Abbau von Signal(teil)en),
- Organisation von betrieblichen Begleitern,
- Organisation der außerplanmäßigen Besetzung notwendiger Dienstposten auf gem. Ziffer 2.5.5 nicht geöffneten Strecken,
- Aufstellen betrieblicher Bedingungen für Versuchsfahrten, inkl. Beratung zur Einbindung weiterer Akteure (z. B. Behörden, Landespolizei, Feuerwehr),
- Organisation transportbezogener Nutzung von Serviceeinrichtungen (z. B. für Zwischenabstellungen).

5.4.9.3 Umfang

Die „Betriebsprogrammstudie für aT und Versuchsfahrten“ kann auf Wunsch transportbezogen beantragt und erstellt werden, d. h. die Aufteilung des Transports auf mehrere einzelne, nacheinander zu planende Zugtrassen vorsehen.

Das ZB gibt bei der Beauftragung der „Betriebsprogrammstudie für aT und Versuchsfahrten“ keinen konkreten Transporttag an, sondern einen Transportzeitraum. Die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH ermittelt in Abstimmung mit dem ZB in diesem Zeitraum den bzw. die konkreten Transporttage auf Basis der Baustellensituation, der Verfügbarkeit von Personalen und der Verfügbarkeit des Lok- und Wagenmaterials. Der Transportzeitraum, in dem die Fahrt stattfinden soll, muss mindestens zwei Wochen umfassen.

5.4.9.4 Beauftragung

Die „Betriebsprogrammstudie für aT und Versuchsfahrten“ ist bei der kundenbetreuenden Stelle der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH anzumelden.

5.4.9.5 Fristen

5.4.9.5.1. Frist für die Beauftragung

Der ZB muss eine Betriebsprogrammstudie für aT und Versuchsfahrten spätestens 6 Wochen vor dem Beginn des in der Beauftragung genannten Transportzeitraums nach Ziffer 5.4.9.3 bei der DB Netz AG beauftragen.

Der ZB darf

- die Betriebsprogrammstudie mit einem größeren Vorlauf und / oder
- mit einem längeren Transportzeitraum als dem in Ziffer 5.4.9.3 geregelten Mindestzeitraum

beauftragen. Hierbei sind durch den ZB die jeweiligen Gültigkeitszeiträume der Machbarkeitsstudien aT für die in der Studie zu betrachtenden Transporte zu beachten. Die Gültigkeitszeiträume müssen mindestens den kompletten Transportzeitraum abdecken.

5.4.9.5.2. Frist für die Studienerstellung

Die Durchführung einer „Betriebsprogrammstudie für aT und Versuchsfahrten“ nimmt bis zu 4 Wochen in Anspruch. Nach Abschluss der Studie erfolgt die Übergabe der Studienergebnisse gem. Ziffer 5.4.9.8.

5.4.9.5.3. Fristen in der Umsetzungsphase

Sofern mit den Studienergebnissen eine Durchführbarkeit der Transporte attestiert wurde, schließt sich an die Übergabe der Studienergebnisse eine Umsetzungsphase von zwei Wochen an. In dieser Phase finden folgende Tätigkeiten statt:

- Gem. der Regelungen in Ziffer 5.4.9.8 erstellte Zugtrassenstudien bleiben diese grundsätzlich fünf Arbeitstage lang zum Abruf durch das beauftragende ZB reserviert (Reservierungszeitraum). Will der ZB die reservierten Zugtrassen nutzen, muss er innerhalb dieser 5 Arbeitstage die Zugtrassen zum Gelegenheitsverkehr anmelden.
- Im Rahmen der Anmeldung muss der ZB im TPN-Feld Kunde an Netz auf die Betriebsprogrammstudie referenzieren. Die betrieblich-technischen Angaben der Trassenanmeldungen müssen mit denen übereinstimmen, die im Studienergebnis übergeben wurden. Für die Trassenanmeldung muss der ZB den Verzicht auf schriftliche Annahme erklären.
- Die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH wandelt die Zugtrassenstudien daraufhin in echte Zugtrassen um und erstellt nach Abschluss der Einzelnutzungsverträge Fahrplanunterlagen und -bekanntgabe gem. der Fristen nach Ziffer 4.2.2.4.

Werden innerhalb des Reservierungszeitraums Trassenanmeldungen referenziert, deren betrieblich-technische Angaben vom Ergebnis der „Betriebsprogrammstudie für aT und Versuchsfahrten“ maßgeblich abweichen, werden diese von der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH als „nicht plausibel“ im Sinne der Ziffer 4.2.2.2 betrachtet und zurückgewiesen. Eine maßgebliche Abweichung liegt insbesondere dann vor, wenn durch Verschlechterung der Zugparameter (z. B. schwächeres Triebfahrzeug, längerer und / oder schwerer Wagenzug, Einbeziehung weiterer, nicht zur Untersuchung beauftragter MaT) ein Einhalten der Fahrzeiten des Studienergebnisses nicht möglich ist.

Möchte der ZB die Studienergebnisse nicht für Trassenanmeldungen verwenden, erklärt er dies unverzüglich gegenüber der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, damit die gebundene Schienenwegkapazität wieder freigegeben werden kann.

Erklärt der ZB die Nichtnutzung der Studienergebnisse oder werden nicht innerhalb des Reservierungszeitraums Trassenanmeldungen gem. Ziffer 4.2 bzw. 4.7.1 durch den ZB referenziert,

- werden die Reservierungen der Zugtrassen spätestens mit Ablauf der Frist von 5 Arbeitstagen nach Übergabe des Studienergebnisses unwiderruflich gelöscht,
- verlieren alle von DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH durchgeführten Organisationen von und Abstimmungen mit weiteren Beteiligten (z. B. betriebliche Begleiter aT) gem. Ziffer 5.4.9.2 sofort und unwiderruflich ihre Verbindlichkeit.

5.4.9.5.4. Nicht fristgerechte Beauftragungen

Beauftragt der ZB eine „Betriebsprogrammstudie für aT und Versuchsfahrten“ mit einem Transportzeitraum, dessen Beginn weniger als 6 Wochen nach dem Beauftragungszeitpunkt liegt, vergrößert sich die Länge des bei der Studie zu betrachtenden Transportzeitraums automatisch um den Betrag der Unterschreitung der Beauftragungsfrist. Die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH wird entsprechende Anmeldungen zeitlich anpassen. Ziffer 5.4.9.5.1 Sätze 3 und 4 sind zu beachten.

5.4.9.6 Inhalte der Beauftragung

Bei der Beauftragung muss das ZB alle für den Transport relevanten Unterlagen gem. Ziffer 4.7.1 (z. B. DB-Bza-Nummer der Machbarkeitsstudien aT) angeben bzw. einreichen. Die angegebenen Unterlagen müssen zu diesem Zeitpunkt vollständig bearbeitet vorliegen.

In Ergänzung zu Ziffer 5.4.9.3 kann der ZB einen oder mehrere Wunschverkehrstage für den Transport angeben, die sich alle innerhalb des Transportzeitraums gem. Ziffer 5.4.9.3 befinden müssen. Ein Anspruch auf Umsetzung bzw. Berücksichtigung der Wunschverkehrstage besteht nicht. Die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH versucht mit dem ZB einen entsprechenden Verkehrstag abzustimmen.

5.4.9.7 Änderung der Beauftragung

Werden Inhalte der ursprünglichen Beauftragung der „Betriebsprogrammstudie für aT und Versuchsfahrten“ geändert (z. B. Nachmelden weiterer Machbarkeitsstudien aT, Veränderung des gewünschten Transportzeitraums), wird dies hinsichtlich der Beauftragungs- und Bearbeitungsfristen als neue Beauftragung behandelt.

5.4.9.8 Inhalt und Übergabe der Studienergebnisse

Das Studienergebnis wird von der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH in elektronischer oder schriftlicher Form an das ZB übergeben.

Das Ergebnis der „Betriebsprogrammstudie für aT und Versuchsfahrten“ kann, abhängig von der Beauftragung des ZB und der fahrplanerischen Machbarkeit, z. B. enthalten:

- eine einzelne Zugtrasse an einem einzelnen Verkehrstag,
- mehrere einzelne Zugtrassen an mehreren Verkehrstagen, wenn die Transporte wiederkehrend durchgeführt werden sollen, wobei für jeden Verkehrstag individuelle Fahrplänezeiten und Bedingungen bestehen dürfen,
- eine Kette mehrerer einzelner Zugtrassen, die zeitlich und geografisch aufeinander folgen und für die Zwischenabstellungen geregelt sind,
- die Feststellung, dass der gewünschte Transport im gewünschten Transportzeitraum nicht durchgeführt werden kann; in diesem Fall werden keine Zugtrassen übergeben. Die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH muss die Gründe für die Nichtdurchführbarkeit des aT benennen.

Bei nicht fristgerechter Beauftragung der Studienanmeldungen nach Ziffer 5.4.9.5 verkürzt sich der Reservierungszeitraum dadurch auf einen Arbeitstag und soweit der erste Verkehrstag kürzer als 7 AT nach Übergabe des Studienergebnisses liegt, verkürzt sich der Reservierungszeitraum auf einen Arbeitstag. Ziffer 5.4.9.5.3 gilt entsprechend.

5.4.9.9 Bepreisung

Das Entgelt für die Erstellung der „Betriebsprogrammstudie für aT und Versuchsfahrten“ bestimmt sich entsprechend nach dem angefallenen Personalaufwand. Es beträgt 82,00 Euro je angefangener 60 Minuten.

Die im Rahmen der Betriebsprogrammstudie von der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH organisierten Neben- und Zusatzleistungen sind nicht im Entgelt für die Erstellung der „Betriebsprogrammstudie für aT und Versuchsfahrten“ enthalten, sondern werden jeweils gesondert nach den jeweiligen Regelungen abgerechnet.

5.5 Nebenleistungen und Entgelte

Die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH bietet folgende Nebenleistungen gegen Entgelt nach Maßgabe gesondert abzuschließender Verträge an:

5.5.1 Anbindung EVU-Leitstellen (GSM-R)

Die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH bietet ZB oder einbezogenen EVU, die mit der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH einen Grundsatz-INV abgeschlossen haben, die Möglichkeit der Nutzung von GSM-R für die dispositive Kommunikation zwischen stationären Stellen und dem mobilen Personal an.

Die Abrechnung dieser GSM-R basierten Kommunikationsdienstleistung erfolgt zu festgesetzten Sätzen.

Anbindung EVU-Leitstellen (GSM-R):

- Telefonie/SMS - Flatrate pro Nutzer 11,95 Euro je Monat
- Datenübertragung - Flatrate pro Nutzer 4,10 Euro je Monat

Sonstige GSM-R Leistungen (auf besondere Anforderung)

Auf besondere schriftliche Anforderung und gegen gesonderte Verrechnung können nachstehende Leistungen erbracht werden:

- Ersatzlieferung SIM-Karte 23,95 Euro
- Expressversand SIM-Karte 34,95 Euro
- Datupdate SIM-Karte 17,95 Euro
- Wunschrufnummer für stationäres Endgerät 23,95 Euro
- MSISDN-Tausch auf eine Wunschrufnummer 23,95 Euro

Im Rahmen freier Kapazitäten und technischer Machbarkeit können über nachfolgende Leistungen gesonderte Vereinbarungen geschlossen werden:

- Einrichtung Short Code über Standardleistung hinaus 84,00 Euro je angefangene 60 Minuten.
- Anpassungsarbeiten in Folge Änderungen beim Nutzer 84,00 Euro je angefangene 60 Minuten. Für weitere zusätzliche Leistungen erfolgt die Verrechnung nach Aufwand auf Basis des Stundensatzes von 84,00 Euro je angefangene 60 Minuten.

5.5.2 Betriebsprogrammstudie

Die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH bietet ZB an, bestehende oder neue Betriebsprogramme nach definierten Randbedingungen zu prüfen. Unter Zugrundelegung der vom Besteller übermittelten Daten wird auf Basis aktuell verfügbarer Fahrplan- und Infrastrukturdaten das bestellte Betriebsprogramm geprüft.

Das Entgelt für eine Betriebsprogrammstudie bestimmt sich entsprechend nach dem angefallenen Personalaufwand.

Das Entgelt beträgt 84,00 Euro je angefangener 60 Minuten.

5.5.3 Dispositionsarbeitsplätze in Betriebszentralen

Die DB Netz AG bietet ZB oder einbezogenen EVU im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten die Nutzung von Dispositionsarbeitsplätzen an. Mit der Zur-Verfügung-Stellung der Dispositionsarbeitsplätze sind konkret nachstehende Leistungen verbunden:

- Arbeitsplatzausstattung:
 - Standortspezifische Arbeitsgrundfläche mit BZ-konformer Möblierung und Montagemöglichkeit für bis zu vier Monitore,
 - Stromanschluss,
 - Anschlussmöglichkeit an externes IT-Netzwerk,
 - Voice over IP (VoIP),
 - Netzeigene Leitung zum Anschluss eines ortsfesten GSM-R Fernsprechers (GeFo).
- Mitnutzung:
 - Pausenräume, Teeküchen (o. ä.),
 - Toilettenräume,
 - Verkehrswege, Fluchtwege, Notausgänge,
 - Beleuchtungs-, Lüftungs-, Heizungs-, Feuerlösch- und Versorgungseinrichtungen.

- Leistungen gegen zusätzliche Verrechnung:
 - Umbaumaßnahmen für die Bereitstellung des Arbeitsplatzes,
 - Neubau/Umbau Bedienplatz, Bedienplatzmöbel,
 - Umbau/Einbau Trennwände,
 - Planung/Bauüberwachung,
 - Errichtung unabhängige IT/TK Infrastruktur,
 - Neubau/Umbau Verkabelung.

Zusätzlich zum Arbeitsplatz ist das Produkt LeiDis-NK Premiumversion als entgeltpflichtige Nebenleistung gegen gesonderte Verrechnung zu bestellen. Die Leistungen sind in der Produktbeschreibung „Dispositionsarbeitsplätze“ konkret beschrieben und werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/dispositionsarbeitsplaetze

Für die Preiskalkulation der Nutzungsentgelte für Dispositionsarbeitsplätze sind die jährlichen kalkulierten Kosten für die Erstellung, Instandhaltung, Reinigung, Energie, Personalaufwand und Leitungskosten sowie eine marktübliche Rendite maßgeblich. Die Preise variieren in Abhängigkeit von den jeweiligen räumlichen Gegebenheiten und Ausstattungen in den einzelnen Betriebszentralen.

Das monatliche Gesamtentgelt für die Dispositionsarbeitsplätze setzt sich zusammen aus: Nutzungsentgelte für Dispositionsarbeitsplatz und zusätzlich Nutzungsentgelt für die LeiDis-NK Premiumversion sowie ggf. einem zusätzlichen Entgelt für Umbaumaßnahmen.

www.dbnetze.com/bestellformulare

Die **Grundpreise** für einen Arbeitsplatz betragen in:

Betriebszentrale Berlin	1694,35 Euro je Monat
Betriebszentrale Duisburg	1414,98 Euro je Monat
Betriebszentrale / Netzleitzentrale Frankfurt am Main	1472,60 Euro je Monat
Betriebszentrale Hannover	1746,93 Euro je Monat
Betriebszentrale Karlsruhe	1251,60 Euro je Monat
Betriebszentrale Leipzig	1166,32 Euro je Monat
Betriebszentrale München	1524,42 Euro je Monat

Leistungen mit gesonderter Verrechnung [LeiDis-NK Premium]

Zusätzlich zum Arbeitsplatz ist das Produkt LeiDis-NK Premiumversion zum Preis gemäß Ziffer 5.5.10 gesondert zu bestellen.

Zuschlag zum monatlichen Grundpreis für Umbaumaßnahmen

Werden Umbaumaßnahmen gewünscht, werden die Umbaukosten in gleichen monatlichen Raten (1/12 der Gesamtumbaukosten) zusätzlich zum Grundpreis abgerechnet.

5.5.4 Fahrplanstudie

Die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH bietet ZB an, Fahrplanstudien durchzuführen. Eine Fahrplanstudie ist eine Untersuchung, die dazu dient, Auswirkungen bestimmter Infrastrukturzustände bzw. die Möglichkeit zur Integration von Trassenwünschen auf ein bestehendes oder voraussichtliches Trassengefüge zu bewerten.

Das Entgelt für eine Fahrplanstudie bestimmt sich entsprechend nach dem angefallenen Personalaufwand. Berechnet wird jede angefangene Bearbeitungsstunde.

$$\text{Entgelt} = \text{Euro je Stunde} * \text{Anzahl der angefangenen Bearbeitungsstunden}$$

Das Entgelt beträgt 84,00 Euro je angefangener 60 Minuten.

5.5.5 Fahrzeitberechnung

Die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH bietet ZB an, Fahrzeitberechnungen durchzuführen. Ergebnis einer Fahrzeitberechnung ist die reine Fahrzeit inklusive Regelzuschlag für eine gewünschte Strecke von A nach B ohne Berücksichtigung anderer Verkehre. Eine Fahrzeitberechnung trifft jedoch keine Aussage zur Fahrbarkeit innerhalb des gesamten Trassengefüges.

Das Entgelt für eine Fahrzeitberechnung bestimmt sich entsprechend nach dem angefallenen Personalaufwand. Berechnet wird jede angefangene Bearbeitungsstunde.

$$\text{Entgelt} = \text{Euro je Stunde} * \text{Anzahl der angefangenen Bearbeitungsstunden}$$

Das Entgelt beträgt 84,00 Euro je angefangener 60 Minuten.

5.5.6 Gedruckte Buchfahrpläne

Die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH bietet ZB oder einbezogenen EVU gedruckte Buchfahrpläne an.

Für die Preiskalkulation des Produktes sind die Kosten der Rechnernutzung, Druck-, Reproduktions- und Personalaufwand, sowie eine marktübliche Rendite maßgeblich.

Das Entgelt für gedruckte Buchfahrpläne ist abhängig von der Seitenzahl und Auflagenhöhe. Preise sind im Einzelfall bei der kundenbetreuenden Stelle der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH abrufbar.

Die elektronische Ausgabe der La-Hefte ist entgeltfrei.

5.5.7 Grüne Funktion der Zuglaufregelung

Das Produkt „Grüne Funktionen der Zuglaufregelung“ umfasst auf Basis der aktuellen Betriebslage die Übertragung von Fahrempfehlungen, um Triebfahrzeugführer in der energiesparenden Fahrweise zu unterstützen. Die Übertragung dieser Daten erfolgt per standardisierter Schnittstelle an das jeweilige Eisenbahnverkehrsunternehmen, welches die Daten dann nutzergerecht aufbereiten kann.

Die Triebfahrzeugführer können mittels der Fahrempfehlung die Geschwindigkeit des Zuges anpassen, um beispielsweise Signalhalte zu vermeiden. Hierbei wird eine Echtzeit-Information für eine vorausschauende Fahrweise automatisch von der Betriebszentrale der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH berechnet und zur Anzeige für den Triebfahrzeugführer übermittelt. Diese Information kann z.B. „Ausrollen von ... bis ...“ oder „x km/h langsamer fahren als zulässig von ... bis ...“ beinhalten.

Die Grünen Funktionen der Zuglaufregelung beinhalten die Funktionen „ZLR Planfahren“ und „ZLR Nachfahren“.

„ZLR Planfahren“ hilft dabei Energie einzusparen, indem Vorplanfahrten vermieden und Züge auf der Planlage gehalten werden.

„ZLR Nachfahren“ hilft dabei Energie einzusparen, indem Bremsen und unnötige Halte beim Nachfahren von Zügen vermieden werden oder eine energieeffiziente Zugführung auf den

Signalhalt hin erfolgt. ZLR Nachfahren kommt zur Anwendung, wenn die Situation dispositiv eindeutig ist.

Die monatliche Entgelthöhe der Grünen Funktionen der Zuglaufregelung bemisst sich nach den monatlich abgerechneten Trassenkilometern für das Trassenentgelt abzüglich der Strecken ohne automatische Zugnummernmeldeanlage.

Das Entgelt beträgt 0,00394 Euro je Trassenkilometer (Sollfahrplan abzüglich der Strecken ohne automatische Zugnummernmeldeanlage).

5.5.8 Key Management Center (KMC)

Die DB Netz AG bietet ZB oder einbezogenen EVU die Verwaltung von kryptografischen ETCS-Schlüsseln in Form eines Key Management Center (KMC) an.

Für die Benutzung der Strecken der DB Netz AG, die mit dem Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System) Level 2 ausgerüstet sind, werden kryptografische Schlüssel (KKMC) für den Datenaustausch zwischen ETCS-Zentralen (RBC) und ETCS-Fahrzeuggeräten (OBU) benötigt. Diese K-KMC werden von der DB Netz AG bereitgestellt und müssen von den ZB bzw. den einbezogenen EVU in einem Home-KMC verwaltet werden. Die DB Netz AG stellt die Plattform für das Home-KMC zur Verfügung und übernimmt alle mit der Verwaltung verbundenen Aufgaben, wie Anforderung, Registrierung, Speicherung, Verteilung, Austausch und Abbestellung von kryptografischen Schlüsseln.

Die Abrechnung der ETCS Key Managementleistung erfolgt zu festgesetzten Sätzen.

Key Management Center je ETCS-Fahrzeuggerät 20,00 Euro je Monat.

5.5.9 Leitsystem zur Netzdisposition Kunde

Die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH bietet ZB oder einbezogenen EVU das Informationssystem LeiDis-NK an. Mit LeiDis-NK wird dem Nutzer die aktuelle betriebliche Sicht auf seine Züge in Echtzeit visualisiert zur Verfügung gestellt. LeiDis-NK ist als Basis- oder Premiumversion verfügbar. Die Versionen unterscheiden sich im Angebot an Applikationen sowie in deren Anwendung. Der erste Nutzeraccount der LeiDis-NK Basisversion steht für ZB oder einbezogene EVU, die Zugtrassen bei der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH angemeldet haben und operativ tätig sind, unentgeltlich zur Verfügung. Soweit zusätzliche Nutzeraccounts und/oder die Nutzung der LeiDis-NK Premiumversion durch den ZB oder das einbezogene EVU angestrebt werden, sind diese zusätzlich entgeltspflichtig zu erwerben.

Die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH bietet LeiDis-NK als Basis- oder Premiumversion an.

■ LeiDis-NK Basisversion

Der erste Nutzeraccount der LeiDis-NK Basisversion steht für ZB, die Zugtrassen bei der DB Netz AG angemeldet haben, oder einbezogene EVU, die operativ tätig sind, unentgeltlich zur Verfügung. Zusätzliche Nutzeraccounts werden kostenpflichtig zur Verfügung gestellt.

■ LeiDis-NK Premiumversion

Die Nutzung von LeiDis-NK Premiumversion wird kostenpflichtig zur Verfügung gestellt.

■ LeiDis-NK-Basisversion (Browserbasierte Anwendung)

Der erste Nutzeraccount der LeiDis-NK-Basisversion steht für ZB oder einbezogene EVU, die Trassen bei der DB Netz AG angemeldet haben und operativ tätig sind, unentgeltlich zur Verfügung. Zusätzliche Nutzeraccounts werden wie folgt abgerechnet:

LeiDis-NK- Basisversion (Browserbasierte Anwendung)

973,00 Euro je Monat und Session

■ LeiDis-NK-Premiumversion (Desktopanwendung)

Die Nutzung der LeiDis-NK-Premiumversion wird wie folgt abgerechnet:

LeiDis-NK-Premiumversion (Desktopanwendung)

1.400,00 Euro je Monat und Client

■ Fakultative Leistungen

Folgende zusätzliche Leistungen können mit den nachfolgenden Entgelten vereinbart werden

Besondere Datenpflege

84,00 Euro je angefangener 60 Minuten

Mentorenschulung

84,00 Euro je angefangener 60 Minuten

5.5.10 Live Maps

Die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH bietet den ZB oder einbezogenen EVU das Informationssystem DB LiveMaps an. DB LiveMaps ist eine Anwendung zur echtzeitnahen, kartenbasierten Darstellung des deutschen Schienenverkehrs. Im Rahmen dieser Darstellung werden in einer dynamischen Karte (LiveMap) alle Zugbewegungen auf dem deutschen Schienennetz echtzeitnah visualisiert. Der ZB bzw. das einbezogene EVU haben über die Anwendung die Möglichkeit, die Zugpositionen und -bewegungen der eigenen Züge bzw. durch Dritte freigegebene Züge bzw. Züge des SPNV und SPFV zu verfolgen. Die Anwendung ist dabei über verschiedene Plattformen zugänglich (Smartphone-/Tablet-Apps, Webbrowser, stationäre Großbildschirme).

Die Abrechnung dieser echtzeitbasierten Zuglaufinformationsanwendung erfolgt zu festgesetzten Sätzen.

Funktionsbezogener Jahrespreis pro App:

■ DB LiveMaps Basis (Zuganzeige) 29,00 EUR je Jahr

■ DB LiveMaps Comfort (Zug-, Baustellen- und Störungsanzeige incl. Push-Benachrichtigung) 49,00 EUR je Jahr

5.5.11 Lizenz zur Datenabnahme

Die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH bietet ZB oder einbezogenen EVU die Lizenz zur Datenabnahme an. Über eine Datenschnittstelle werden Zuglaufinformationen in Form von einheitlichen und standardisierten UIC-Datensatz-Telegrammen in Echtzeit elektronisch übertragen. Eine Berechtigung zum „Andocken“ an diese Schnittstelle erhält der ZB oder einbezogenen EVU durch den Erwerb der Lizenz zur Datenabnahme.

Das Entgelt richtet sich nach dem durchschnittlichen täglichen Datenvolumen.

Mindestpreis 750,56 Euro je Monat. Die Preise richten sich nach dem durchschnittlichen täglichen Datenvolumen.

5.5.12 Statistiken

Die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH bietet ZB oder einbezogenen EVU Statistiken an. Über das Leitsystem zur Prozessanalyse werden die bei der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH vorhandenen Zuglaufinformationen im Nachhinein ausgewertet und in Form von Statistiken für den ZB oder das einbezogene EVU aufbereitet.

Die Abrechnung dieser statistischen Auswertungen erfolgt zu festgesetzten Sätzen.

Basispreise:

- Auswertung nach Standardlayout 45,00 Euro
zuzüglich
- je Auswertetag und je Region 3,00 Euro
- je Auswertestunde und je Region 3,00 Euro

Bei den vorstehenden Auswertungen sind maximal 30 Messstellen pro bahnhofsbezogener Auswertung möglich.

Aufpreise:

- Zusammenfassung mehrerer Auswertungen zu einer E-Mail 15,00 Euro.
- Sonderauswertung bei Abweichung vom Standardlayout 30,00 Euro.
- Für spezielle Auswertungen beträgt das Entgelt 84,00 Euro je angefangener 60 Minuten.

5.5.13 Trassengrafik

Die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH bietet ZB eine grafische Darstellung des Netzfahrplans (inkl. zeitnaher Ergänzungen) in Form von Trassengrafiken an. Diese enthalten die auf einem Streckenabschnitt enthaltenen Zugtrassen in Form von Zeit-Wege-Diagrammen und vereinfachen dem ZB die Fahrlagenplanung. Je nach Umfang kann eine Trassengrafik mehrere Seiten umfassen.

Produktinformationen und Vertragsmuster werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/nebenleistungen

Diese sind nicht Bestandteil der NBN.

Weitere Informationen sind bei den Regionen erhältlich:

www.dbnetze.com/kontakte

Die Abrechnung dieser Informationsleistung erfolgt je Seitenanzahl.

Das Entgelt beträgt 5,00 Euro je Seite.

5.5.14 Kamera-Brücken zur Erzeugung von Bildmaterial und weiteren Daten

Die DB Netz AG bietet Zugangsberechtigten an, ortsgebundene Aufnahmeanlagen (Kamerabrücken) innerhalb ihrer Infrastruktur zu installieren und mit Hilfe der Aufnahmeanlagen Bilddaten von vorbeifahrenden Schienenfahrzeugen aufzunehmen. Die so erzeugten Bilddaten geben den zugangsberechtigten Nutzern, die mit der DB Netz AG eine Vereinbarung über die Errichtung und/oder Nutzung einer Kamerabrücke getroffen haben, wichtige Informationen über den Zustand ihrer Fahrzeuge und können helfen, Prozesse im Rahmen des Flottenmanagements sowie der Planung und Instandhaltung zu optimieren.

Auf einer zentralen Datenplattform werden qualitätsgeprüfte Bilddaten mit zugeordneten UIC-Nummern (European Vehicle Number, EVN) elektronisch gespeichert und den berechtigten

Nutzern der Kamerabrücken zur Verfügung gestellt. Verwendung und Vermarktung der Bilddaten liegen im Verantwortungsbereich der ZB.

Da sich die Investitionskosten zur Errichtung von Kamerabrücken und die laufenden Kosten für den Unterhalt der Kamerabrücken sowie für die Datenübermittlung unmittelbar aus individuellen Anforderungen des ZB ableiten (z.B. Standort, Anzahl der Wagen und Durchfahrten, Datenvolumen, etc.), erfolgen die Kalkulation des Entgeltes und die Festlegung der Vertragsdauer individuell. Dabei werden Erstellungskosten sowie laufende Vorhaltungskosten getrennt kalkuliert und ausgewiesen. Sofern mehrere ZB die Nutzung einer bestehenden oder die Errichtung einer neuen Kamerabrücke anstreben, ist zwischen allen Beteiligten die Kostenaufteilung zu regeln. Laufende Kosten, die in der Regel fix abgerechnet werden, beinhalten eine u.a. Pauschale für Inspektion, Wartung und Entstörung inkl. notwendiger Ersatzteile sowie die Betriebsführung der Kamerabrücke. Variable Kosten in Abhängigkeit von der Nutzungsintensität der Kamerabrücke beinhalten u.a. Energiekosten, Kosten für die Erfassung und Verarbeitung der Rohdaten (inkl. Softwarepflege), die Datenübertragung an das Datenhub sowie die Betriebsführung inkl. benötigter Speicherplatz des Datenhub. Bei den Erstellungskosten werden u.a. die Konstruktion der Kamerabrücke, die Errichtung der Telekommunikationsanlage und eine Verzinsung des eingesetzten Kapitals berücksichtigt.

Die Errichtung von Kamerabrücken kann überall dort erfolgen, wo dies unter Beachtung rechtlicher Rahmenbedingungen technisch und betrieblich möglich ist.

Die DB Netz AG stellt den ZB auf Verlangen eine Machbarkeitsprüfung sowie Kostenprognose für Errichtung und Betrieb der Kamera-brücken entgeltfrei zur Verfügung.

Der Einsatz einer leistungsfähigen LED-Beleuchtung, um auch bei Nacht oder schlechtem Wetter hochauflösende Farb-Bilder erzeugen zu können, kann nur unter Einhaltung der für den Standort der jeweiligen Kamerabrücke geltenden immissionsschutzrechtlichen Vorgaben gewährleistet werden. Aktuell ist dies nur im Bereich von Zugbildungsanlagen und Umschlagbahnhöfen möglich.

In Bereichen, in denen eine LED-Beleuchtung lichtimmissionstechnisch nicht zulässig ist, wie z.B. auf Streckengleisen, ist der Betrieb mit Infrarot-Kameras und somit die Erzeugung von schwarz-weiß Bildern möglich.

Am Standort sollte mindestens LTE-Verfügbarkeit und 50 Hz-Infrastruktur vorhanden sein.

Weitere Kundenanforderungen und Anwendungsfälle können durch Erweiterung des Standard-Setups der Kamerabrücken abgedeckt werden.

Die Entscheidung über die Errichtung einer neuen Kamerabrücke obliegt ausschließlich der DB Netz AG. Die DB Netz AG wird die Errichtung einer Kamerabrücke jedoch nur dann ablehnen, wenn die Errichtung an dem vom Zugangsberechtigten gewünschten Standort technisch, betrieblich oder rechtlich nicht möglich ist. Die DB Netz AG wird eine Ablehnung schriftlich begründen. Vor einer Entscheidung über die Durchführung der Maßnahme informiert die DB Netz AG die ZB im Internet unter:

www.dbnetze.com/infra-auf-kundenwunsch/Kamerabruecken

unter Wahrung der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse des ZB, auf dessen Wunsch die Maßnahme realisiert werden soll, über die Absicht, die Errichtung der Kamerabrücke durchzuführen. Andere ZB haben binnen vier Wochen die Möglichkeit, bei einem parallelen Interesse an der Durchführung der gleichen oder einer vergleichbaren Maßnahme dies der DB Netz AG anzuzeigen. Die DB Netz AG wird in diesem Fall durch Verhandlungen mit den ZB auf eine einvernehmliche Lösung hinwirken.

5.5.15 Angebotsberatung

Die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH bietet ZB für den mittel- bis langfristigen Fahrplanhorizont, d.h. i.d.R. 5 bis 20 Jahre vor dem Fahrplanwechsel, eine Angebotsberatung an, die das Spektrum von der ersten Konzeptidee bis zum geprüften Fahrplan abdeckt. Dadurch erhalten Zugangsberechtigte die Möglichkeit, weit vor einem Fahrplanwechsel prüfen zu lassen, welche Möglichkeiten es hinsichtlich (systematischen) Angebotsänderungen, -verbesserungen oder -ausweitungen gibt. Das Zusammenspiel der drei Hebel Fahrplan, Fahrzeug und Infrastruktur kann dabei ebenso berücksichtigt werden, wie Aspekte von Angebots- und Betriebsqualität.

Die Leistungen der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH umfassen, kombiniert mit bereits bestehenden Nebenleistungen, dabei die folgenden drei Säulen:

1. Die Entwicklung oder Weiterentwicklung von Fahrplankonzepten, z. B. Definition verkehrlicher Ziele, Erstellung von Fahrplankonzeptvarianten sowie Netzgrafiken oder Ableitung von Handlungsfeldern bzgl. der Infrastruktur sowie optional zusätzlich
2. Die Untersuchungen von Fahrbarkeit (siehe Nebenprodukt „Betriebsprogrammstudie“) und Fahrzeit (siehe Nebenprodukt „Fahrzeitberechnung“), z. B. Fahrzeitberechnung zum Vergleich von verschiedenen Triebfahrzeugen / Fahrdynamiken, Ermittlung von Fahrzeiteffekten durch geänderte Haltekonzepte, Untersuchung von Fahrzeiteffekten durch Infrastrukturmaßnahmen mikroskopische Untersuchung der Fahrbarkeit des neu entwickelten Konzepts aus 1.
3. Die Fahrplananalyse und -optimierung, z. B. Fahrplanrobustheitsprüfung oder Betriebssimulationen

Das Entgelt für eine Angebotsberatung bestimmt sich entsprechend nach dem angefallenen Personalaufwand.

Das Entgelt beträgt 84,00 Euro je angefangener 60 Minuten.

5.6 Maluszahlungen und Anreize

Alle in den NBN angegebenen Entgelte sind Netto Entgelte und werden gegenüber ZB zuzüglich der jeweilig gültigen gesetzlichen Mehrwertsteuer abgerechnet.

5.6.1 Maluszahlungen für Trassenänderung (durch den Zugangsberechtigten)

Nach Vertragsschluss ist eine Änderung durch den Zugangsberechtigten nur bis zur geplanten Abfahrtszeit möglich.

Die Erhebung von Änderungsentgelten hängt ab vom Änderungssachverhalt und vom Zeitpunkt der Änderung.

- Für jede Änderung wird ein Änderungsentgelt in Abhängigkeit vom Konstruktionsaufwand erhoben.
- Bei höherer Gewalt, behördlichen Anordnungen oder technischen Einschränkungen, die durch den Infrastrukturbetreiber zu verantworten sind, erfolgt abweichend von den folgenden Regelungen keine Bepreisung der dadurch verursachten Änderung.

Änderungen sind nur zulässig, wenn die Sachverhalte in dieser Ziffer beschrieben werden.

Änderungen der Verkehrsarten sind ausgeschlossen. Zudem ausgeschlossen ist die Änderung der gesamten Zugtrasse von Last- auf Leerfahrten, d.h. zulässig ist die Änderung von Last- auf Leerfahrten nur für Teile einer Zugtrasse.

Folgende Tatbestände stellen Änderungen dar, für die ein Änderungsentgelt erhoben wird:

- Änderung der Geschwindigkeit ohne Änderung des Verkehrstages, Änderung zeitliche Lage ohne Änderung des Verkehrstages, Laufwegsänderung bei gleichem Start- und Zielpunkt.

Soweit ein Marktsegmentwechsel durch den ZB unter Beibehaltung der Trasse möglich ist, d.h. keine der vorgenannten Änderungstatbestände vorliegt, erhebt die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH für diese Marktsegmentänderung kein gesondertes Änderungsentgelt. Die Zulässigkeit des Marktsegmentwechsels ergibt sich aus der Marktsegmentbeschreibung unter Ziffer 5.3.1. Die Änderung einer Trasse, die im Streitbeilegungsverfahren obsiegt hat, in ein günstigeres Marktsegment ist nicht zulässig.

Dies bedeutet, dass ein Wechsel in diejenigen Marktsegmente ausgeschlossen ist, deren Voraussetzungen bei Konstruktion der ursprünglich angemeldeten Trasse vorliegen müssen und nicht nachgeholt werden können (Anmeldung von Charterverkehr und Einräumung von Konstruktionsspielräumen).

Das Änderungsentgelt entspricht dem Anteil der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, für die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen.

Das Änderungsentgelt errechnet sich aus den Fahrplankosten im Netzfahrplan multipliziert mit den von der Änderung betroffenen Trassenkilometern multipliziert mit der Anzahl der geänderten Verkehrstage.

$$\text{Änderungsentgelt je Verkehrstag} = \text{Fahrplankosten} * \text{betroffene Trkm}$$

Das Änderungsentgelt beträgt maximal 633 € im SPFV, 571 € im SPNV und 543 € im SGV.

Für die Ermittlung des Änderungsentgelts werden als betroffene Trkm zugrunde gelegt:

- Änderung der Geschwindigkeit bzw. Beschleunigung: betroffener Trassenabschnitt, in dem die zeitliche Lage verlassen wird.
- Änderung zeitliche Lage: betroffener Trassenabschnitt, in dem die zeitliche Lage verlassen wird.
- Laufwegsänderung bei gleichem Start- und Zielpunkt: die Trkm, die räumlich von der ursprünglich vereinbarten Trasse abweichen.

Die für das Änderungsentgelt zugrundeliegenden Fahrplankosten je Marktsegment werden in **Anlage 5.3** ausgewiesen.

- Ein Änderungsentgelt wird nicht erhoben, wenn im SPV die Trasse im Zeitfenster +/- 3 Minuten gegenüber der Ursprungstrasse verschoben wird und im SGV, wenn die Trasse im Zeitfenster von +/- 30 Minuten gegenüber der Ursprungstrasse verschoben wird.

5.6.2 Maluszahlungen für Trassenänderungen (durch das EIU)

5.6.2.1 Kompensation von Trassenmehrkosten wegen baubedingter Umleitung im SGV im Netzfahrplan

Im Netzfahrplan gemäß Ziffer 4.2.1 angemeldete Trassen des Schienengüterverkehrs (mit Ausnahme von Lokfahrten) werden unter folgenden Voraussetzungen in Bezug auf die Berechnung des Entgelts für die hiervon betroffenen Verkehrstage behandelt wie Trassen, die dem Marktsegment „R-Flex“ gemäß Ziffer 5.3.4.9, 5.3 i.V.m. Anlage 5.3 zugeordnet sind:

- Die Bestellung der Trasse erfolgte zum Netzfahrplan gemäß Ziffer 4.2.1.
- Aufgrund einer Baumaßnahme, die in den Planungsparametern (gemäß Richtlinie 402.0305) veröffentlicht und im Netzfahrplan berücksichtigt wurde, kann mindestens ein angemeldeter Laufwegspunkt (Betriebsstellen) im ENV nicht umgesetzt werden oder es wurde aufgrund einer solchen Baumaßnahme im Vorfeld der Netzfahrplanerstellung eine Anmeldung durch den ZB über einen Umleitungsweg zwischen ZB und DB Netz

AG vereinbart oder der ZB hat aufgrund einer Totalsperrung in Folge einer solchen Baumaßnahme die Trasse über einen Umleitungsweg angemeldet.

5.6.2.2 Entgeltregelung bei Umleitung aufgrund von Baumaßnahmen nach Zustandekommen des ENV

Ergibt sich für eine vertraglich vereinbarte Zugtrasse aufgrund von Baumaßnahmen, die nicht im ENV für die betreffende Zugtrasse berücksichtigt wurden, ein vom ENV abweichender Laufweg (Umleitung), so wird nur das Zugtrassenentgelt für den Laufweg in Rechnung gestellt, der dem ENV zugrunde liegt, es sei denn, aufgrund der Umleitung ergibt sich ein geringeres Trassenentgelt, dann gilt dieses.

Diese Regelung gilt nicht für Zugtrassen, bei denen dem ZB oder dem einbezogenen EVU zum Zeitpunkt der Annahme des Trassenangebots der veränderte Laufweg bereits bekannt war. In diesem Fall wird das Trassenentgelt für den tatsächlich genutzten Laufweg berechnet.

Für Zugtrassen, die aufgrund nicht im ENV enthaltener Baumaßnahmen zusätzlich notwendig werden, ist kein Trassenentgelt zu entrichten. Zu diesen Zugtrassen zählen u. a. Zu- und Abführungsfahrten zu einem Schienenersatzverkehr, Drehfahrten aufgrund baubedingter Einschränkungen, Zu- und Abführungsfahrten zu einer anderen als der gewöhnlichen Abstell- oder Tankanlage, Zu- und Abführungsfahrten von Triebfahrzeugen oder zusätzliche Verkehre aufgrund einer Änderung der Zugcharakteristik (z. B. Ablasten aufgrund geringerer Grenzlast einer Umleitungsstrecke).

5.6.3 Maluszahlungen für Nichtnutzung

5.6.3.1 Entgelt für Angebotserstellung

Die Aufwendungen für die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen sind im Trassenentgelt enthalten. Aus diesem Grund wird bei Nichtannahme einer angemeldeten Zugtrasse ein Bearbeitungsentgelt für die Angebotserstellung erhoben. Diese Regelung findet keine Anwendung im Koordinierungsverfahren gem. Ziffer 4.2.1.7.1 sowie bei berechtigten Beanstandungen des Zugangsberechtigten gem. Ziffer 4.2.1.12.3.

Das Entgelt für die Angebotserstellung errechnet sich aus den Fahrplankosten im Rahmen der unmittelbar zugbedingten Kosten multipliziert mit den Trassenkilometern der konstruierten Trassen multipliziert mit der Anzahl der beantragten Verkehrstage.

$$\text{Entgelt für Angebotserstellung} = \text{Fahrplankosten} * \text{Trkm} * \text{Anzahl der Verkehrstage}$$

Das Entgelt für die Angebotserstellung beträgt maximal 633 € im SPFV, 571 € im SPNV und 543 € im SGV.

Die für das Entgelt für die Angebotserstellung zugrundeliegenden Fahrplankosten je Marktsegment werden in **Anlage 5.3** ausgewiesen.

5.6.3.2 20-Stunden Regelung

Im Falle einer neuen Trassenzuweisung aufgrund von Ziffer 6.3.3.4.2 zahlt der ZB das Entgelt für die von der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH neu zugewiesene Trasse.

Im Falle einer nicht genutzten Trasse aufgrund der Regelung in Ziffer 6.3.3.4.2, rechnet die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH gegenüber dem ZB zusätzlich zu dem nach vorstehendem Satz 1 zu zahlenden Trassenentgelt das Entgelt für die ursprünglich bestellte und nicht genutzte Trasse in der Höhe des Entgelts für die Stornierung dieser Trasse weniger als 24 Stunden vor Abfahrt (gemäß Ziffer 5.6.4.1) ab, es sei denn, die Verspätung von 20 Stunden oder mehr wurde von der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH verschuldet.

Die Regelungen der Ziffer 5.7 bleiben unberührt.

5.6.3.3 Entgelt für Nichtstornierung

Wird eine Trasse durch den Zugangsberechtigten nicht genutzt und nicht innerhalb von 20 Stunden nach der geplanten Abfahrt storniert, fällt das Regelstornierungsentgelt gem. Ziffer 5.6.4 für die Frist von mehr als 20 Stunden nach Abfahrt an.

5.6.4 Maluszahlungen für Stornierung

Nach Vertragsschluss ist eine Stornierung durch den Zugangsberechtigten bis 20 Stunden nach der geplanten Abfahrtszeit möglich.

Die Erhebung von Stornierungsentgelten hängt ab vom Stornierungssachverhalt und vom Zeitpunkt der Stornierung.

- Für Stornierungen wird grundsätzlich ein Regelstornierungsentgelt für jeden stornierten Verkehrstag, abgeleitet vom Entgelt der stornierten Trasse und dem Zeitpunkt der Stornierung, erhoben (siehe Ziffer 5.6.4.1).
- Für Stornierungen zwischen Ablauf der Angebotsannahmefrist zum endgültigen Netzfahrplanentwurf der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung bis zum 30.11. desselben Jahres wird ein Mindeststornierungsentgelt erhoben (siehe Ziffer 5.6.4.2).
- Bei höherer Gewalt, behördlichen Anordnungen oder technischen Einschränkungen, die durch den Infrastrukturbetreiber zu verantworten sind, erfolgt abweichend von den folgenden Regelungen keine Bepreisung der dadurch verursachten Stornierung.

5.6.4.1 Regelstornierungsentgelt

Für folgende Sachverhalte wird bei Stornierungen ein Regelstornierungsentgelt erhoben:

- Änderung Start - und/oder Zielpunkt,
- Laufwegseinkürzungen,
- Änderung der Geschwindigkeit, wenn durch die Änderung auch der Verkehrstag geändert wird,
- Änderung der zeitlichen Lage, wenn durch die Änderung auch der Verkehrstag geändert wird,
- Abbestellung oder Nichtnutzung einer Zugtrasse oder eines Teils einer Zugtrasse an einem oder an mehreren Verkehrstagen, und/oder
- Änderung des Verkehrstags.

Das Regelstornierungsentgelt wird abgeleitet vom Entgelt der stornierten Trasse und dem Zeitpunkt der Stornierung. Das Regelstornierungsentgelt setzt Anreize, zugewiesene Kapazität frühzeitig freizugeben. Gleichzeitig wird der aufgrund der Stornierung ersparte Anteil der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs bei der Ermittlung des erhöhten Stornierungsentgelts abgezogen.

Hierfür werden vom Entgelt der stornierten Trasse der Anteil an den unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs für die Instandhaltung und für Abschreibungen abgezogen. Daraus ergibt sich die Berechnungsbasis für das Stornierungsentgelt. Das Regelstornierungsentgelt ergibt sich als gestaffelter prozentualer Anteil dieser Berechnungsbasis, multipliziert mit der Anzahl der stornierten Trassenkilometer.

Folgende Prozentsätze hat die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH für die Schaffung von Anreizen für die effiziente Nutzung der Schienenwegkapazität zugrunde gelegt:

Zeitpunkt der Stornierung	Prozentsatz von Berechnungsbasis für SGV	Prozentsatz von Berechnungsbasis für SPFV und SPNV
Bis einschließlich 31 Tage vor Abfahrt	15 %	2%

Zeitpunkt der Stornierung	Prozentsatz von Berechnungsbasis für SGV	Prozentsatz von Berechnungsbasis für SPFV und SPNV
30 - 5 Tage vor Abfahrt	20 %	20%
4 -1 Tage vor Abfahrt	40 %	40%
Ab 24 Stunden vor Abfahrt bis Abfahrt	70 %	70%
Nach Abfahrt bis 20 Stunden nach Abfahrt	120 %	100%
Nach 20 Stunden nach Abfahrt	200 %	150%

Werden Trassen durch den ZB nicht storniert und nicht gefahren, wird das erhöhte Stornierungsentsgelt für die Frist von mehr als 20 Stunden nach Abfahrt in Rechnung gestellt. Die Regelungen für einen 20-Stunden-Zug im Sinne Ziffer 5.6.3.2 bleiben davon unberührt.

Daraus ergeben sich die jeweiligen in **Anlage 5.3** ausgewiesenen Stornierungsentsgelte je storniertem Trassenkilometer.

Das Regelstornierungsentsgelt je Verkehrstag und je Marktsegment berechnet sich wie folgt:

$$\text{Regelstornierungsentsgelt je Verkehrstag} = \text{Trkm} * \text{Stornierungsentsgeltsatz gem. Anlage 5.3}$$

Werden mehrere Verkehrstage durch den ZB storniert, wird das jeweilige Regelstornierungsentsgelt je Verkehrstag ermittelt und für die betroffenen Verkehrstage addiert.

Für die Ermittlung des Regelstornierungsentsgelts werden als betroffene Trkm zugrunde gelegt:

- Änderung Start - und/oder Zielpunkt: die Trkm, die räumlich und/oder zeitlich von der ursprünglich vereinbarten Trasse entfallen.
- Laufwegeseinkürzungen: die Trkm, die räumlich von der ursprünglich vereinbarten Trasse abweichen.
- Änderung der Geschwindigkeit: gesamte Trasse
- Änderung zeitliche Lage: gesamte Trasse.
- Änderung des Verkehrstags: gesamte Trasse.
- Reduktion Verkehrstage: gesamte Trasse.
- Abbestellung oder Nichtnutzung gesamte Trasse bzw. aller Verkehrstage: gesamte Trasse.

5.6.4.2 Mindeststornierungsentsgelt

Zwischen Ablauf der Angebotsannahmefrist zum endgültigen Netzfahrplanentwurf der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung bis zum 30.11. desselben Jahres wird für stornierte Trassen ein Mindeststornierungsentsgelt nach den folgenden Regelungen erhoben. Das Regelstornierungsentsgelt nach Ziffer 5.6.4.1 wird in diesen Fällen nicht erhoben.

Folgende Tatbestände stellen Stornierungen dar, für die ein Mindeststornierungsentsgelt erhoben wird:

- Änderung Start - und/oder Zielpunkt,
- Laufwegeinkürzungen,
- Änderung der Geschwindigkeit, wenn durch die Änderung auch der Verkehrstag geändert wird,

- Änderung der zeitlichen Lage, wenn durch die Änderung auch der Verkehrstag geändert wird,
- Abbestellung einer Zugtrasse oder eines Teils einer Zugtrasse an einem oder an mehreren Verkehrstagen, und/oder
- Änderung des Verkehrstags.

Das Mindeststornierungsentgelt entspricht dem Anteil der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs für die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen anfallen.

Das Mindeststornierungsentgelt errechnet sich aus den Fahrplankosten im Netzfahrplan multipliziert mit den von der Änderung betroffenen Trassenkilometern multipliziert mit der Anzahl der stornierten Verkehrstage.

$$\text{Mindeststornierungsentgelt je Verkehrstag} = \text{Fahrplankosten} * \text{betroffene Trkm}$$

Das Mindeststornierungsentgelt beträgt maximal 1266 € im SPFV, 1142 € im SPNV und 1087 € im SGV.

Für die Ermittlung des Mindeststornierungsentgelts werden als betroffene Trkm zugrunde gelegt:

- Änderung Start - und/oder Zielpunkt: die Trkm, die räumlich und/oder zeitlich von der ursprünglich vereinbarten Trasse entfallen.
- Laufwegseinkürzungen: die Trkm, die räumlich von der ursprünglich vereinbarten Trasse abweichen.
- Änderung der Geschwindigkeit: gesamte Trasse
- Änderung zeitliche Lage: gesamte Trasse.
- Änderung des Verkehrstags: gesamte Trasse.
- Reduktion Verkehrstage: gesamte Trasse.
- Abbestellung gesamte Trasse bzw. aller Verkehrstage: gesamte Trasse. Wenn mehrere der oben genannten Sachverhalte zutreffen, wird der Sachverhalt zugrunde gelegt, nach dem mehr Trkm betroffen sind.

Die für das Mindeststornierungsentgelt zugrundeliegenden Fahrplankosten je Marktsegment werden in **Anlage 5.3** ausgewiesen.

5.6.5 Anreize und Ermäßigungen

5.6.5.1 Entgeltminderung bei nicht vertragsgemäßem Zustand

5.6.5.1.1 Automatische Minderung

Unabhängig von einem Minderungsverlangen des ZB reduziert die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH unaufgefordert das geschuldete Nutzungsentgelt im Falle der nachfolgend genannten Mängel, wenn diese dazu geführt haben, dass aufgrund einer Störung Zusatzverspätungsminuten gem. der Richtlinie 420.9001 (**Anlage 5.7.2.1**) mindestens in nachfolgend genannter Höhe kodiert wurden. Unter einer Störung im Sinne des Verfahrens ist hierbei die Summe der Zusatzverspätungen an den Messpunkten gemeint, die einer Störung bzw. einem Ereignis zugeordnet werden. Die Minderung erfolgt unabhängig davon, ob die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH diesen Mangel zu vertreten hat.

a) Mängel bezüglich der Schienenwege:

- VU 22 (Bauwerke)
- VU 23 (Fahrbahn)
- VU 30 (Mängellangsamfahrstelle)

- VU 31 (Bauarbeiten / Arbeiten)
- VU 32 (Unregelmäßigkeiten bei Bauarbeiten / Arbeiten)
- VU 83 (Schmierfilm)

b) Mängel bezüglich der Steuerungs- und Sicherungssysteme:

- VU 21 (Telekommunikationsanlagen)
- VU 24 (Bahnübergangsanlagen)
- VU 25 (Anlagen Leit- und Sicherungstechnik)
- VU 26 (Weichen)

c) Mängel bezüglich der streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom:

- VU 20 (Stromversorgung (Fahrstrom))

d) Personalbedingte Mängel:

- VU 12 (Fehldisposition)
- VU 18 (Betriebliches Personal Netz)
- VU 28 (Technisches Personal Netz)

Eine automatische Minderung erfolgt, wenn die Zusatzverspätungsminuten aufgrund einer Störung (Summe der Zusatzverspätungsminuten an den Messpunkten, die einer Störung zugeordnet werden) einen verkehrsartspezifischen Schwellwert überschreiten. Dabei ist zu beachten, dass Zusatzverspätungsminuten bei ihrer Erfassung zunächst kaufmännisch auf volle Minuten gerundet und erst dann innerhalb einer Störung addiert werden.

Die Minderung erfolgt ab:

Verkehrsart/Marktsegment	Mindestanzahl an Zusatzverspätungsminuten
SPFV	6:00
SPNV	6:00
SGV Standard Express	6:00
SGV Gefahrgutganzzug Express	6:00
SGV Güternahverkehr Express	6:00
SGV Standard Schnell	6:00
SGV Gefahrgutganzzug Schnell	6:00
SGV Güternahverkehr Schnell	6:00
SGV Standard Z-Flex Express	6:00
SGV Gefahrgutganzzug Z-Flex Express	6:00
SGV Güternahverkehr Z-Flex Express	6:00
SGV Standard Z-Flex Schnell	6:00
SGV Gefahrgutganzzug Z-Flex Schnell	6:00
SGV Güternahverkehr Z-Flex Schnell	6:00
SGV Standard R-Flex Express	6:00
SGV Gefahrgutganzzug R-Flex Express	6:00

Verkehrsart/Marktsegment	Mindestanzahl an Zusatzverspätungsminuten
SGV Güternahverkehr R-Flex Express	6:00
SGV Standard R-Flex Schnell	6:00
SGV Gefahrgutganzzug R-Flex Schnell	6:00
SGV Güternahverkehr R-Flex Schnell	6:00
SGV Standard	31:00
SGV Sehr schwer	31:00
SGV Gefahrgutganzzug	31:00
SGV Güternahverkehr	31:00
SGV Lokfahrt	31:00
SGV Standard Z-Flex	31:00
SGV Sehr schwer Z-Flex	31:00
SGV Gefahrgutganzzug Z-Flex	31:00
SGV Güternahverkehr Z-Flex	31:00
SGV Standard R-Flex	31:00
SGV Sehr schwer R-Flex	31:00
SGV Gefahrgutganzzug R-Flex	31:00
SGV Güternahverkehr R-Flex	31:00

Zu beachten ist, dass Zusatzverspätungsminuten bei ihrer Erfassung zunächst kaufmännisch auf ganze Minuten gerundet und danach innerhalb einer Störung addiert werden.

Für die vorstehend genannten Mängel wird ein auf die Zusatzverspätungsminuten, die Verkehrsart, bzw. auf das Marktsegment bezogener Minderungsbetrag bis zur vollen Höhe des jeweiligen Trassennutzungsentgelts gewährt. Die Differenzierung des Minderungsbetrages nach Verkehrsarten berücksichtigt die unterschiedlichen Infrastrukturnutzungsentgelte.

Folgende Minderungsbeträge sind je Verkehrsart anzusetzen:

- im SPFV 3,00 EUR je Zusatzverspätungsminute
- im SPNV 2,00 EUR je Zusatzverspätungsminute
- im SGV 1,00 EUR je Zusatzverspätungsminute

Minderungsbeträge werden in der übernächsten auf die die Minderung auslösende Störung folgenden Rechnung gem. Ziffer 5.9.4 Satz 3 verrechnet.

Die Geltendmachung eines höheren Minderungsbetrages unter den Voraussetzungen der Ziffer 5.6.5.1.2 wird dadurch nicht ausgeschlossen.

5.6.5.1.2. Minderung auf Verlangen

Mängel, die nicht unter Ziffer 5.6.5.1.1 der NBN aufgeführt sind, können nur unter folgenden von den ZB darzulegenden Voraussetzungen geltend gemacht werden:

- der Mangel liegt nicht im Risikobereich des ZB
- der ZB hat sich bei Abschluss des ENV in Kenntnis des Mangels die Geltendmachung seines Minderungsrechts bezüglich dieses Mangels vorbehalten oder der ZB hatte bei

Abschluss des ENV keine Kenntnis oder grob fahrlässige Unkenntnis von dem Mangel, es sei denn die DB Netz AG hätte den Mangel arglistig verschwiegen und

- der ZB hat den Mangel unverzüglich nach Kenntnis der DB Netz AG angezeigt, es sei denn die DB Netz AG hatte Kenntnis von dem Mangel oder der Mangel war offensichtlich oder der ZB hat sich bei Abschluss des ENV in Kenntnis des Mangels die Geltendmachung seines Minderungsrechts bezüglich dieses Mangels vorbehalten.

Gleiches gilt auch für Mängel nach Ziffer 5.6.5.1.1, soweit ein Mängelbegehren über den dort genannten Werten geltend gemacht wird. Die Minderung auf Verlangen wird aufgrund einer konkreten Mängelanzeige in Textform gemäß § 126b BGB vorgenommen.

5.6.6 Entgeltregelungen bei Schienenersatzverkehr

Während der Dauer der Maßnahme entfallen die Nutzungsentgelte für die Zugtrasse. Die Kosten für den SEV werden vollständig vom ZB oder dem einbezogenem EVU getragen.

5.6.7 Entgeltregelungen bei Busnotverkehr im Personenverkehr

Die Kosten des Busnotverkehrs werden von der Partei getragen, deren Verantwortungsbereich die vorübergehende Nichtverfügbarkeit zuzurechnen ist. Die Verantwortlichkeit ergibt sich in Analogie zu den Regelungen des Anreizsystems zur Reduzierung von Störungen.

Ist die Ursache der vorübergehenden Nichtverfügbarkeit dem Verantwortungsbereich der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH zuzurechnen, erfolgt eine Übernahme der Kosten des Busnotverkehrs durch die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH ausschließlich auf Basis marktüblicher Verrechnungssätze. Des Weiteren verzichtet die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH auf die Erhebung der Trassenentgelte für den Abschnitt, der nicht befahren werden kann. Die Anrechnung von Verspätungsminuten gemäß Anreizsystem zur Reduzierung von Störungen (vgl. Ziffer 5.7) sowie der Anspruch auf Entgeltminderung bei nicht vertragsgemäßigem Zustand gem. Ziffer 5.6.5.1 sind ausgeschlossen.

Ist die Ursache der vorübergehenden Nichtverfügbarkeit dem Verantwortungsbereich des ZB oder des einbezogenen EVU zuzurechnen, hat dieses die Kosten des Busnotverkehrs zu tragen.

Gleiches gilt für den Fall, dass die Ursache der Nichtverfügbarkeit weder dem Verantwortungsbereich der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH noch dem eines ZB oder des einbezogenen EVU zugeordnet werden kann.

5.7 Anreizsystem

5.7.1 Grundlagen und Ziele für die Trassennutzung (ohne Personenbahnsteige)

Die nachfolgenden leistungsabhängigen Entgeltregelungen für den Schienenpersonenverkehr und den Schienengüterverkehr sollen Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes setzen. Von der leistungsabhängigen Entgeltregelung erfasst werden alle Zugbewegungen im Geltungsbereich dieser NBN.

5.7.2 Pünktlichkeitserfassung für die Trassennutzung (ohne Personenbahnsteige)

5.7.2.1 Datenerhebung

Die Erfassung der dem Anreizsystem zugrundeliegenden Daten erfolgt entsprechend den Regelungen der Richtlinie 420.9001, **Anlage 5.7.2.1**.

5.7.2.2 Berücksichtigte Daten

5.7.2.2.1. Anreizrelevante Kodierungen

Im Anreizsystem werden die nachfolgenden Kodierungen berücksichtigt.

Zuständigkeit DB Netz AG/ RNI		Zuständigkeit EVU	
VU-Nr.	Verspätungskodierung	VU-Nr.	Verspätungskodierung
10	Fahrplanerstellung (Vertrieb DB Netz AG)	50	Haltezeitüberschreitung
10	Fahrzeiten für im Netzfahrplan ausgeregelte Bauarbeiten falsch	51	Antrag EVU
12	Fehldisposition	52	Ladearbeiten
13	Vorbereitung (Betrieb)	53	Unregelmäßigkeiten an der Ladung
18	Betriebliches Personal DB	54	Verkehrliche Zugvorbereitung
19	Sonstige Betriebsführung DB Netz	57	Keine Meldung durch EVU
20	Stromversorgungsanlagen (Fahrstrom)	58	Verkehrliches Personal EVU
21	Telekommunikationsanlagen	59	Sonstige verkehrliche Gründe EVU
22	Bauwerke	60	Umlauf-, Einsatzplanung
23	Fahrbahn	61	Zugbildung durch EVU
24	Bahnübergangssicherungsanlagen	62	Reisezugwagen
25	Anlagen Leit- und Sicherungstechnik	63	Güterwagen
26	Weichen	64	Triebfahrzeuge
27	Netzfahrzeuge	68	Technisches Personal EVU
28	Technisches Personal Netz	69	Sonstiges Fahrzeuge EVU
29	Sonstige Technik Netz		
30	Mängellangsamfahrstellen		
31	Bauarbeiten /Arbeiten		
32	Unregelmäßigkeiten bei Bauarbeiten / Arbeiten		

Die vorstehenden Verspätungsursachen werden in der Richtlinie 420.9001 Abschnitt A02 (Anlage 5.7.2.1) näher beschrieben.

Alle sonstigen Kodierungen, die nicht in vorstehender Tabelle aufgelistet sind, bleiben bei der Ermittlung der Anreizentgelte unberücksichtigt.

5.7.2.2.2. Anreizrelevante Züge

Im Anreizsystem werden alle Züge im Geltungsbereich dieser NBN berücksichtigt, es sei denn, es handelt sich um Trassen, die von bzw. im Auftrag der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH genutzt werden.

5.7.2.2.3. Zusatzverspätungsminuten in einer Betriebsstelle

Damit Zusatzverspätungsminuten anreizrelevant werden, müssen folgende Kriterien erfüllt sein:

- der verkehrsartabhängige Schwellenwert wurde erreicht oder überschritten,
- es handelt sich um eine anreizrelevante Kodierung gemäß Ziffer 5.7.2.2.1,
- im Schienengüterverkehr wurde die jeweils relevante Endpünktlichkeit nach Ziffer 5.7.2.2.4 überschritten.

Es gelten folgende Schwellenwerte:

Verkehrsart	Schwellenwerte in Minuten
Lastfahrten SPNV/SPFV	3:30

Verkehrsart	Schwellenwerte in Minuten
Lok-/Leerfahrten SPNV/SPFV	30:30
SGV Pünktlichkeitssensibel	5:30
SGV Nicht-Pünktlichkeitssensibel	30:30

Wird der Schwellenwert erreicht oder überschritten, wird die Gesamtzahl der Zusatzverspätungsminuten an der betreffenden Betriebsstelle bei der Abrechnung berücksichtigt. Für die Abrechnung der Anreizentgelte werden Zusatzverspätungsminuten kaufmännisch auf volle Minuten gerundet.

An der ersten Betriebsstelle, an der eine kodierpflichtige Zusatzverspätung auftritt, werden die Zusatzverspätungsminuten erfasst, die sich aus der Abweichung zwischen SOLL-Zeit gemäß Fahrplan und der tatsächlichen IST-Zeit ergeben. Weitere Zusatzverspätungen im Zuglauf entstehen, wenn ein Zug zwischen zwei Betriebsstellen seine Verspätung weiter erhöht. Auch diese Zusatzverspätungsminuten werden nur berücksichtigt, wenn sie für sich genommen, den Schwellenwert überschreiten. Wird eine Verspätung abgebaut oder bleibt sie unverändert, entstehen keine neuen Zusatzverspätungen.

5.7.2.2.4. Endpünktlichkeit im Schienengüterverkehr

Damit Zusatzverspätungsminuten im Schienengüterverkehr anreizrelevant werden, müssen die Verkehre eine bestimmte Endpünktlichkeit überschreiten. Die Endpünktlichkeit bemisst sich nach der Abweichung zwischen SOLL-Zeit und IST-Zeit an der letzten Betriebsstelle der Zugfahrt.

Die Zugangsberechtigten teilen der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH mit der Trassenanmeldung mit, ob die jeweils bestellten Zugfahrten des Schienengüterverkehrs pünktlichkeitssensibel sind oder nicht. Erfolgt keine Mitteilung, stuft die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH die entsprechenden Zugfahrten automatisch als nicht pünktlichkeitssensibel ein. Die Mitteilung ist bindend und kann nicht mehr verändert werden. Bei der Bestellung des Zusatzes Express- oder Schnelltrasse nach Ziffern 5.3.4.6 bzw. 5.3.4.7 wird die Zugfahrt zwingend als pünktlichkeitssensibel eingestuft.

Die Schwellenwerte der relevanten Endpünktlichkeiten unterscheiden sich nach der Einstufung einer Zugfahrt als pünktlichkeitssensibel oder nicht pünktlichkeitssensibel.

Es gelten folgende Schwellenwerte:

Verkehrsart	Schwellenwerte in Minuten
SGV Pünktlichkeitssensibel	30:59
SGV Nicht-Pünktlichkeitssensibel	120:59

5.7.3 Entgeltmodell für die Trassennutzung (ohne Personenbahnsteige)

Die Höhe der von der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH und vom jeweiligen EVU zu zahlenden Anreizentgelte berechnet sich wie folgt:

Anreizentgelt

= ***anreizrelevante Zusatzverspätungsminuten***

* ***monetäre Bewertung je Zusatzverspätungsminute***

Die - nach Verkehrsarten und Verspätungsursachen differenzierte - Höhe der monetären Bewertung [in EUR je Zusatzverspätungsminute] ergibt sich für den Schienenpersonenverkehr aus folgender Tabelle:

VU-Nr.	Verspätungsursache	SPNV (Lastfahrten)	SPFV (Lastfahrten)	SPV (Lok-/Leerfahrten)
10	Fahrplanerstellung (Vertrieb DB Netz AG)	1,00	1,00	0,20
10	Fahrzeiten für im Netzfahrplan ausge-regelte Bauarbeiten falsch	16,00	51,00	5,00
12	Fehldisposition	1,00	1,00	0,20
13	Vorbereitung (Betrieb)	1,00	1,00	0,20
18	Betriebliches Personal DB	1,00	1,00	0,20
19	Sonstige Betriebsführung DB Netz	1,00	1,00	0,20
20	Stromversorgungsanlagen (Fahrstrom)	1,00	1,00	0,20
21	Telekommunikationsanlagen	1,00	1,00	0,20
22	Bauwerke	1,00	1,00	0,20
23	Fahrbahn	1,00	1,00	0,20
24	Bahnübergangssicherungsanlagen	1,00	1,00	0,20
25	Anlagen Leit- und Sicherungstechnik	1,00	1,00	0,20
26	Weichen	1,00	1,00	0,20
27	Netzfahrzeuge	1,00	1,00	0,20
28	Technisches Personal Netz	1,00	1,00	0,20
29	Sonstige Technik Netz	1,00	1,00	0,20
30	Mängellangsamfahrstellen	1,00	1,00	0,20
31	Bauarbeiten / Arbeiten	16,00	51,00	5,00
32	Unregelmäßigkeiten bei Bauarbeiten / Arbeiten	16,00	51,00	5,00
50	Haltezeitüberschreitung	1,00	1,00	0,20
51	Antrag EVU	1,00	1,00	0,20
52	Ladearbeiten	1,00	1,00	0,20
53	Unregelmäßigkeiten an der Ladung	1,00	1,00	0,20
54	Verkehrliche Zugvorbereitung	1,00	1,00	0,20
57	Keine Meldung durch EVU	1,00	1,00	0,20
58	Verkehrliches Personal EVU	1,00	1,00	0,20
59	Sonstige verkehrliche Gründe EVU	1,00	1,00	0,20
60	Umlauf-, Einsatzplanung	1,00	1,00	0,20
61	Zugbildung durch EVU	1,00	1,00	0,20
62	Reisezugwagen	1,00	1,00	0,20
63	Güterwagen	1,00	1,00	0,20
64	Triebfahrzeuge	1,00	1,00	0,20
68	Technisches Personal EVU	1,00	1,00	0,20
69	Sonstiges Fahrzeuge EVU	1,00	1,00	0,20

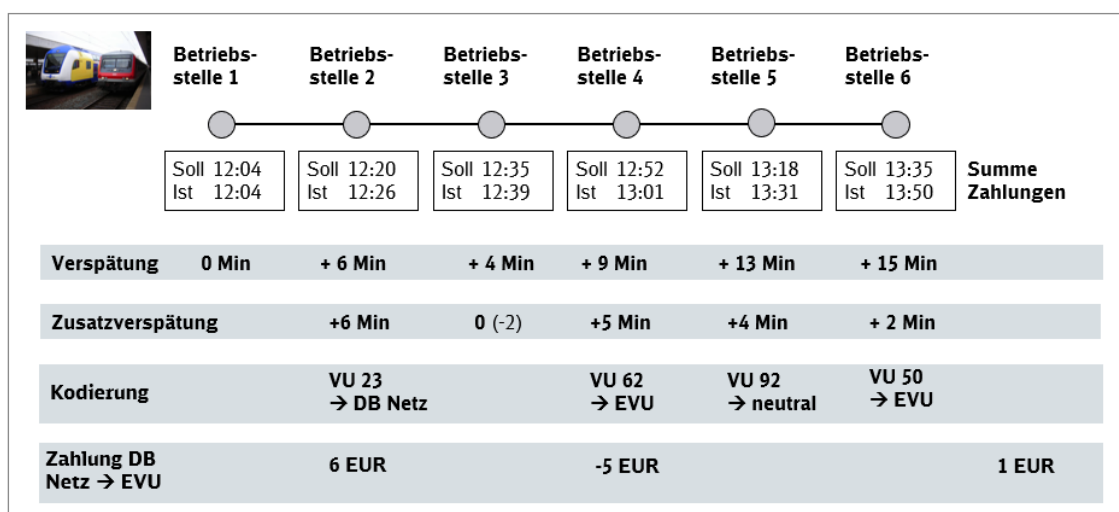
Die - nach Verkehrsarten und Verspätungsursachen differenzierte - Höhe der monetären Bewertung [in EUR je Zusatzverspätungsminute] ergibt sich für den Schienengüterverkehr aus folgender Tabelle:

VU-Nr.	Verspätungsursache	SGV Pünktlichkeits-sensibel	SGV Nicht Pünktlich-keitssensibel
10	Fahrplanerstellung (Vertrieb DB Netz AG)	0,50	0,10
10	Fahrzeiten für im Netzfahrplan ausge-regelte Bauarbeiten falsch	5,00	1,00
12	Fehldisposition	0,50	0,10
13	Vorbereitung (Betrieb)	0,50	0,10
18	Betriebliches Personal DB	0,50	0,10
19	Sonstige Betriebsführung DB Netz	0,50	0,10
20	Stromversorgungsanlagen (Fahrstrom)	0,50	0,10

VU-Nr.	Verspätungsursache	SGV Pünktlichkeits-sensibel	SGV Nicht Pünktlich-keitssensibel
21	Telekommunikationsanlagen	0,50	0,10
22	Bauwerke	0,50	0,10
23	Fahrbahn	0,50	0,10
24	Bahnübergangssicherungsanlagen	0,50	0,10
25	Anlagen Leit- und Sicherungstechnik	0,50	0,10
26	Weichen	0,50	0,10
27	Netzfahrzeuge	0,50	0,10
28	Technisches Personal Netz	0,50	0,10
29	Sonstige Technik Netz	0,50	0,10
30	Mängellangsamfahrstellen	0,50	0,10
31	Bauarbeiten / Arbeiten	5,00	1,00
32	Unregelmäßigkeiten bei Bauarbeiten / Arbeiten	5,00	1,00
50	Haltezeitüberschreitung	0,50	0,10
51	Antrag EVU	0,50	0,10
52	Ladearbeiten	0,50	0,10
53	Unregelmäßigkeiten an der Ladung	0,50	0,10
54	Verkehrliche Zugvorbereitung	0,50	0,10
57	Keine Meldung durch EVU	0,50	0,10
58	Verkehrliches Personal EVU	0,50	0,10
59	Sonstige verkehrliche Gründe EVU	0,50	0,10
60	Umlauf-, Einsatzplanung	0,50	0,10
61	Zugbildung durch EVU	0,50	0,10
62	Reisezugwagen	0,50	0,10
63	Güterwagen	0,50	0,10
64	Triebfahrzeuge	0,50	0,10
68	Technisches Personal EVU	0,50	0,10
69	Sonstiges Fahrzeuge EVU	0,50	0,10

Beispielhaft ist die Bestimmung der anreizrelevanten Zusatzverspätungsminuten sowie der Anreizentgelte in folgendem Schaubild dargestellt:

Beispiel für einen Zug des Schienenpersonennahverkehrs



VU 23 = Fahrbahn; VU 62 = Reisezugwagen; VU 92 = Zugfolge (betroffener Zug war verspätet); VU 50 = Haltezeitüberschreitung

Beispiel für einen Zug des Schienengüterverkehrs (nicht pünktlichkeitssensibel)

	Betriebs- stelle 1	Betriebs- stelle 2	Betriebs- stelle 3	Betriebs- stelle 4	Betriebs- stelle 5	Betriebs- stelle 6	Summe Zahlungen
	Soll 12:04 Ist 12:04	Soll 12:20 Ist 13:10	Soll 12:35 Ist 13:15	Soll 12:52 Ist 13:37	Soll 13:18 Ist 14:53	Soll 13:35 Ist 15:45	
Verspätung	0 Min	+ 50 Min	+ 40 Min	+ 45 Min	+ 95 Min	+ 130 Min	
Zusatzverspätung		+50 Min	0 (-10)	+5 Min	+50 Min	+ 35 Min	
Kodierung		VU 23 → DB Netz		VU 69 → EVU	VU 92 → neutral	VU 64 → EVU	
Zahlung DB Netz → EVU		5 EUR				-3,5 EUR	1,5 EUR

VU 23 = Fahrbahn; VU 64 = Triebfahrzeuge; VU 69 = Sonstiges Fahrzeuge EVU; VU 92 = Zugfolge (betroffener Zug war verspätet)

5.7.4 Administration und Korrekturverfahren für die Trassennutzung (ohne Personenbahnsteige)

5.7.4.1 Korrekturverfahren

Bis zu 24 Stunden nach der Erstkodierung von Zusatzverspätungen können Kodierungen im Benehmen zwischen den EVU und der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH bei Vorliegen neuer Störungsinformationen formlos korrigiert werden (Validierungszeitraum).

Liegen nach der Validierung aus Sicht der EVU weiterhin Beanstandungen vor, können diese, entsprechend dem Korrekturprozess im Abschnitts 6 der Richtlinie 420.9001 (Anlage 5.7.2.1), eine Umkodierung beantragen.

- Hierzu ist der von der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH unter: <http://www.dbnetze.com/umkodierungsantrag>

zur Verfügung gestellte Vordruck vollständig ausgefüllt an die E-Mail-Adresse:

kunas.db.netz@deutschebahn.com

zu senden. Information zu den kodierten Verspätungsminuten sind unter anderem im Tagesnachweis ersichtlich.

Als Betreff der E-Mail ist einzutragen:

„Kunden-Nummer_Datum_Verarbeitungs-ID (z. B.: K9712_20140311_99999)“.

Sollen neben dem ausgefüllten Umkodierungsantrag weitere Anlagen zur Erläuterung oder zum Nachweis der beantragten Kodierung hinzugefügt werden, muss der Dateiname der Anlage zwingend mit „INFO“ beginnen. Beispiel: „INFO_Anlage1“.

- Alternativ zur Einreichung via Mail können Umkodierungsanträge auch über das Webtool KODA gestellt werden.

KODA ist unter folgender Internetadresse zu erreichen:

www.dbnetze.com/koda

Dort sind auch eine Anleitung und weitere Hinweise zur Nutzung zu finden. Die Nutzungsbedingungen für das DB Netz-Cockpit (NeCo, die für Koda zugrunde liegende IT-Plattform), sind als Anlage 3.4.3.1 Bestandteil dieser NBN.

Die Zugangsberechtigten können entscheiden, ob sie Umkodierungsanträge wie beschrieben entweder per E-Mail oder über KODA einreichen.

Bei etwaigen Einschränkungen der Erreichbarkeit von KODA steht die Möglichkeit offen, Umkodierungsanträge mittels des beschriebenen Weges per E-Mail zu stellen.

Die Unabhängigkeit der am Umkodierungsprozess beteiligten Mitarbeiter der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH wird in der Richtlinie 048.2002 - Richtlinie zur Sicherstellung der Weisungsfreiheit im Umkodierungsprozess des Anreizsystems gem. § 39 Abs. 2 ERegG (Anlage 5.7.2.2) - geregelt.

5.7.4.2 Abrechnung

Die Abrechnung der Anreizentgelte erfolgt monatlich. Die von der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH und vom jeweiligen EVU zu zahlenden Anreizentgelte werden dabei miteinander verrechnet.

5.7.4.3 Revision Anreizsystem

Die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH wird mit den Zugangsberechtigten des Schienenpersonenverkehrs spätestens für die NBN der Netzfahrplanperiode 2027/2028 das bisherige Anreizsystem analysieren und Änderungen soweit notwendig vereinbaren.

5.7.5 Anreizsystem für die Nutzung der Personenbahnsteige der RNI

Das Anreizsystem bezieht sich auf die Nutzung der Personenbahnsteige. Für die Dauer der notwendigen Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen gemäß Ziffer 2.6.3.1 findet das Anreizsystem an den betroffenen Stationen keine Anwendung. Ziffer 2.6.3.3 bleibt davon unberührt.

Die nachfolgenden Nachlässe werden jeweils nur gewährt, wenn die Meldung des ZB unverzüglich nach Feststellung der Störung bei der regional zuständigen Stelle (vgl. 3.3.5.1.3) erfolgte. Soweit die RNI Ersatzmaßnahmen zur Kompensation der Störung in Form geeigneter technischer oder personeller Maßnahmen durchgeführt hat, wird kein Nachlass gewährt.

Ansprüche aus dem Anreizsystem können nur auf der Grundlage eines gültigen Trassennutzungsvertrags geltend gemacht werden.

Desgleichen findet das Anreizsystem keine Anwendung, wenn die Realisierung der eingeleiteten Maßnahmen aus Gründen höherer Gewalt nicht ausgeführt werden kann.

Anreizrelevante Störungen liegen vor bei:

- einem Ausfall von mindestens 30 % der Bahnsteig- und Zuwegungsbeleuchtung der in Ziffer 5.3 veröffentlichten Beleuchtungszeiten,
- einem sicherheitsrelevanten Mangel an den Oberflächen von Bahnsteigen und Zuwegungen,
- einem nicht erfolgten Winterdienst auf Bahnsteigen und Zuwegungen zwischen 07:00 Uhr und 20:00 Uhr Montag - Samstag sowie zwischen 08:00 Uhr und 20:00 Uhr Sonntag und Feiertags,
- einem Mangel an Fahrplanaushängen an einem Bahnsteig (fehlend, falsch oder nicht lesbar) unter Beachtung der Festlegungen der 5.9.2.
- Ein Nachlass wird nicht gewährt, sofern ein Fahrplanaushang aufgrund vom ZB gelieferter unzutreffender Daten inhaltlich falsch ist,
- einem technischen Mangel an stationsspezifisch vorhandenen Reisendeninformationssystemen (keine dynamische oder/und keine akustische Reisendeninformation), wobei ein Mangel bei fehlender Datenbereitstellung über die aktuelle Zug- und Betriebslage seitens des EVU/ ZB nicht besteht,

- Ausfall von Aufzügen nach einer Entstörfrist von einem Werktag nach Bekanntgabe der Störung durch den ZB bei der regional zuständigen Stelle (vgl. 3.3.5.1.3) werden für den Zeitraum der Störung Nachlässe in Höhe von 20 Prozent auf die anteilig auf den Störungszeitraum entfallende Entgelte der betroffenen Stationen gewährt.
- Aufschläge in Höhe von 20 Prozent auf die jeweils zu zahlenden Stationsentgelte sind vom ZB zu leisten für
- nicht gelieferte Daten durch EVU (Zugausfälle, nicht gemeldete Zugnummern, nicht gemeldete Verspätungen, nicht gemeldete außerplanmäßige Halte)

Für jede nachgewiesene Falschmeldung über das Vorliegen der in diesem Abschnitt genannten Störungen hat der meldende ZB eine pauschale Aufwandsentschädigung in Höhe von 50,00 Euro zu zahlen.

Die Verrechnung von Ansprüchen aus dem Anreizsystem für den Zeitraum zwischen dem 01. Dezember und dem 30. November erfolgt mit der Stationspreisabrechnung spätestens im Februar des Folgejahres.

5.8 Entgeltänderung

5.8.1 Zuschlag für überlastete Schienenwege

Für einzelne Fahrwegabschnitte kann in Zeiten der Überlastung ein zusätzliches Entgelt erhoben werden, das die Knappheit der Fahrwegkapazität widerspiegelt.

Die DB Netz AG behält sich vor, einen solchen Zuschlag in künftigen Fahrplanperioden für die in den jeweils künftigen NBN genannten Schienenwege zu erheben.

Während der Geltungsdauer dieser NBN wird kein Zuschlag für überlastete Schienenwege erhoben.

5.8.2 Entwicklung Abschlagszahlung

Die DB Netz AG beabsichtigt, die Höhe der Abschlagszahlungen nach Ziffer 5.9.4 in den künftigen Jahren weiter anzuheben.

5.8.3 Aktualisierung der Liste der Metropolbahnhöfe

Die Liste der Metropolbahnhöfe wird im Rahmen der Überprüfung der Marktsegmentierung zur Netzfahrplanperiode 2028/2029 aktualisiert.

5.8.4 Entwicklung der Entgelte

Die DB Netz AG beabsichtigt, unter Berücksichtigung der geltenden Fristen sowie in Abhängigkeit der jeweiligen marktlichen Rahmenbedingungen, die Entgeltgrundsätze und Entgelthöhen des Trassenpreissystems bedarfsweise weiterzuentwickeln. Zusätzlich werden die Anforderungen aus der einzuführenden Anreizregulierung zukünftig berücksichtigt.

Bei der künftigen Fortentwicklung der Entgelthöhen wird die DB Netz AG neben der Entwicklung der wesentlichen Kostentreiber auch die Entwicklung der Verkehrsmärkte sowie wirtschaftliche Rahmenbedingungen des Betreibers der Schienenwege berücksichtigen. Im Zeitraum 2017 – 2021 hat die DB Netz AG die Trassenentgelte (ohne Zuschläge) durchschnittlich um 2,0 bis 2,4 Prozent p. a. erhöht. Die Wirkung der Trassenpreiserhöhung kann dabei nach Verkehrsarten differenzieren.

Nach derzeitiger Planung beabsichtigt die DB Netz AG bis zum Jahr 2025 eine Preiserhöhung von 1,8 bis 2,8 Prozent p. a., dabei kann die Wirkung nach Marktsegmenten differenzieren.

5.9 Zahlungsbedingungen

5.9.1 Zahlung der Infrastrukturnutzungsentgelte

- a) Die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH stellt alle anfallenden Entgelte in Rechnung. Der Versand der Rechnungen erfolgt entweder auf dem Postweg oder per E-Mail an die im Grundsatz-Infrastrukturnutzungsvertrag durch den ZB oder das einbezogene EVU benannte(n) E-Mail-Adresse(n). Die ZB bzw. die einbezogenen EVU erklären mit Unterzeichnung des G-INV ihr Einverständnis zu einer elektronischen Übermittlung der Rechnung. Sollte ein ZB bzw. ein einbezogenes EVU nicht mit der Übermittlung der Rechnungen per E-Mail einverstanden sein, ist dies schriftlich an die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH mitzuteilen. Der Versand der Rechnungen erfolgt in diesem Fall auf dem Postweg.
- b) Vom ZB oder dem einbezogenen EVU nach Maßgabe der Bestimmungen des ENV zu leistende Entgelte sind in Euro zu leisten und werden zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe berechnet.
- c) Zahlungen sind auf ein von der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH zu bestimmendes Konto auf Kosten des ZB oder des einbezogenen EVU zu überweisen. Im Verwendungszweck ist, sofern vorhanden, neben der jeweiligen Rechnungsnummer die dem ZB oder dem einbezogenen EVU bei Abschluss des ENV mitgeteilte Debitorennummer anzugeben.
- d) Forderungen der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH werden mit Zugang der Rechnung fällig und sind innerhalb von 14 Kalendertagen nach Zugang der Rechnung zu begleichen. Für die Einhaltung der Frist ist der Zahlungseingang auf dem gemäß vorstehender lit. b) zu benennenden Konto maßgeblich.
- e) Einwendungen des ZB oder des einbezogenen EVU gegen die in Rechnung gestellten Entgelte sind binnen vier Wochen nach Zugang der Rechnung der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH schriftlich anzuzeigen. Maßgeblich ist der Eingang der Einwendung bei der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH. Werden Einwendungen nicht rechtzeitig angezeigt, gilt die Rechnung als genehmigt; die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH wird darauf in der Rechnung besonders hinweisen.

5.9.2 Sicherheitsleistung

- a) ZB – mit Ausnahme der in § 1 Abs. 12 Nr. 2 a) und c) ERegG genannten – haben der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH eine angemessene Sicherheitsleistung zu stellen, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des ZB bestehen:
 - (1) wenn der ZB einen Monat lang auf fällige Forderungen überhaupt nicht zahlt,
 - (2) bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes,
 - (3) bei Vorliegen einer negativen Bonitätsauskunft (keine ausreichende Kreditwürdigkeit im Verhältnis zum Umsatz), die höchstens zwei Jahre alt ist, einer Bonitätsbewertungsagentur oder einer anderen professionellen Bewertungs- oder Kredit-scoring-Einrichtung,
 - (4) bei Stellung eines Antrags auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens über das Vermögen des ZB oder
 - (5) bei Vorliegen anderer Umstände, die eine schlechte Bonität des ZB nahe legen, wie z.B. Beantragung von Prozesskostenhilfe, erklärte Zahlungsunwilligkeit (liegt nicht vor, wenn eine Forderung der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH bestritten und daher unter Vorbehalt gezahlt wird), fehlendes Vorhandensein einer ladungsfähigen Anschrift oder dauerhaft (länger als zwei Wochen) fehlende Erreichbarkeit unter einer solchen angegebenen Anschrift.
- b) Der ZB hat auf ein nach vorstehender Ziffer 5.9.2 berechtigtes Verlangen der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH innerhalb von fünf Bankarbeitstagen nach Zugang

einer entsprechenden Aufforderung der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH Sicherheit zu leisten. Die Sicherheit bemisst sich nach der Höhe des voraussichtlichen Entgelts für die im jeweils laufenden und dem darauffolgenden Monat zugewiesenen bzw. beantragten Zugtrassen. Die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH ist berechtigt, die vom ZB angebotene Sicherheit zu prüfen und bei berechtigten Einwänden gegen deren Tauglichkeit oder Werthaltigkeit diese unverzüglich zurückzuweisen. Die Einräumung des Nutzungsrechts nach Ziffer 3.3.1 erfolgt erst nach Stellung einer tauglichen und werthaltigen Sicherheit.

- c) Die Sicherheit kann durch übliche Sicherungsmittel, insbesondere durch unwiderrufliche, unbefristete, selbstschuldnerische Bürgschaft eines in der Europäischen Union ansässigen Kreditinstituts mit einer Bilanzsumme von mindestens 1 Milliarde Euro, gestellt werden. Die Sicherheit kann auch gestellt werden durch eine Konzernbürgschaft nach Maßgabe des ersten Satzes, soweit keine Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des bürgenden Konzerns nach vorstehender Ziffer 5.9.2.a) (1)-(5) bestehen.
- d) Der ZB kann die Sicherheitsleistung durch Vorauszahlung abwenden. Der ZB hat dafür Sorge zu tragen, dass die Vorauszahlung in gleicher Höhe geleistet wird, wie Leistungen bei der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH in Anspruch genommen werden sollen.
- e) Bei nicht fristgerecht hinterlegter Sicherheitsleistung bzw. geleisteter Vorauszahlung ist die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis eine Sicherheitsleistung hinterlegt oder die Vorauszahlung geleistet wurde.
- f) Monetäre Sicherheiten mit Verbleib bei der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH werden zum jeweiligen Basiszinssatz der Europäischen Zentralbank verzinst. Sicherheiten sind auf Verlangen zurückzugeben, wenn und soweit die Voraussetzungen ihrer Gewährung nach Ziffern 5.9.2 a) bzw. 5.9.2 b) entfallen sind.
- g) Befindet sich der ZB nach Zahlung der Sicherheitsleistung im Verzug (§ 286 BGB) und kommt er bzw. es nach erneuter Zahlungsaufforderung nicht unverzüglich seinen Zahlungspflichten aus dem Vertragsverhältnis nach, so kann sich die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH – ohne diesbezügliche, weitere Ankündigung – aus der Sicherheit (vgl. Ziffer 5.9.2 b)) befriedigen und ihre Rechte auf Zahlung einer weiteren Sicherheitsleistung gem. Ziffer 5.9.2 a) geltend machen. Ansonsten ist die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH berechtigt, Vorauszahlung gem. Ziffer 5.9.2 d) zu verlangen.

5.9.3 Verzugszinsen und Mahnpauschale

Bei Zahlungsverzug hat der ZB Verzugszinsen in Höhe von 9 Prozentpunkten über dem von der Europäischen Zentralbank festgelegten Basiszinssatz gemäß § 247 Abs. 1 BGB zu zahlen. Des Weiteren wird gemäß § 288 Abs. 5 BGB mit der ersten schriftlichen Mahnung eine Pauschale in Höhe von 40,00 Euro erhoben.

5.9.4 Abschlagszahlungen

- a) Die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH versendet bis zum 8. Werktag eines jeden Monats Abschlagsrechnungen. Die Abschlagszahlung ist am 25. Kalendertag des die Leistung betreffenden Monats fällig und auf das in der Abschlagsrechnung benannte Konto der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH zu entrichten. Maßgeblich ist der Eingang des Geldes auf dem Konto der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH. § 193 BGB findet keine Anwendung. Bei Zahlungsverzug hinsichtlich der Abschlagszahlung gilt Ziffer 5.9.3. Die geleisteten Abschlagszahlungen werden in der monatlichen Schlussrechnung verrechnet.
- b) Die Abschlagszahlung beträgt 50 Prozent des im laufenden Kalendermonats voraussichtlich geschuldeten Entgeltes. Zur Ermittlung des voraussichtlich geschuldeten Entgeltes legt die DB Netz AG bzw. die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH das für den Vormonat geschuldete Entgelt zugrunde, wenn und soweit der ZB nicht bis zum 1. Kalendertag des die Abschlagsrechnung betreffenden Leistungsmonats eine wesentliche Veränderung des monatlichen Entgeltes (z. B. aufgrund von Leistungsreduzierung) glaubhaft macht oder der DB Netz AG bzw.

der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH eine solche wesentliche Veränderung offiziell bekannt ist. Eine wesentliche Änderung liegt bei einer Abweichung von mindestens 15 Prozent des dann ermittelten voraussichtlichen Entgeltes zum Entgelt des Vormonats vor.

- c) Auf Verlangen des ZB, das der DB Netz AG bzw. der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH jeweils bis zum 15. Dezember des die Abschlagszahlung betreffenden vorangehenden Kalenderjahres mitzuteilen ist, berechnet sich die monatliche Abschlagshöhe jeweils aus 1/12 der gesamten Trassennutzungsentgelte des die Abschlagszahlung betreffenden vorangehenden Kalenderjahres, wenn und soweit der ZB im die Abschlagszahlung betreffenden vorangehenden Kalenderjahr monatlich Trassenkilometer im gleichen Umfang in Anspruch genommen hat und zu erwarten ist, dass die Trassenkilometer im die Abschlagszahlung betreffenden Jahr nicht wesentlich von demjenigen des die Abschlagszahlung betreffenden vorangehenden Kalenderjahres abweicht.

5.9.5 Aufrechnung, Zurückbehaltungsrechte

Der ZB ist nicht zur Aufrechnung mit Gegenforderungen berechtigt, es sei denn, über diese ist bereits rechtskräftig entschieden, sie sind unbestritten oder zugunsten des ZB entscheidungsreif.

Auf ein Zurückbehaltungsrecht kann sich der ZB nur berufen, wenn und soweit der Gegenanspruch auf dem gleichen Vertragsverhältnis beruht.

5.10 Förderung des Bundes für die SGV-Trassennutzung

Bei einer Trassennutzung im SGV fördert der Bund die SGV Zugangsberechtigten (*im Folgenden auch Letztempfänger genannt*) in Bezug auf die von ihnen zu zahlenden Trassenentgelte im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Maßgeblich für die Förderung sind die Bestimmungen der „Richtlinie zur Förderung des Schienengüterverkehrs über eine anteilige Finanzierung der genehmigten Trassenentgelte vom 30.05.2023“ (Förderrichtlinie) (Anlage 5.10) und die Regelungen dieser NBN. Die Förderrichtlinie enthält die Regelungen, unter welchen Voraussetzungen eine Förderung gewährt wird und wie die Förderhöhe pro Marktsegment berechnet wird.

Die jeweiligen Förderbeträge werden für die laufende Förderung auf der Internetseite www.dbnetze.com/trafoeg veröffentlicht. Fällt innerhalb eines Förderzeitraums eine höhere als die bei der Ursprungsberechnung zugrunde gelegte prognostizierte segmentspezifische Betriebsleistung an, erfolgt eine Auskehrung des vollen Förderbetrags zugunsten der Letztempfänger nur für die Monate, in denen die zur Verfügung stehenden Bundeshaushaltsmittel für den jeweiligen Förderzeitraum die Förderung voll decken. Steht für einen Monat dieses Förderzeitraums keine ausreichende Deckung durch die Bundeshaushaltsmittel mehr zur Verfügung, reduziert sich der Förderbetrag für sämtliche Segmente entsprechend. Die nachfolgenden Bestimmungen setzen das Verhältnis zwischen der DB Netz AG und den Letztempfängern entsprechend der Förderrichtlinie in Bezug auf die Beantragung der Fördermittel, Information, den Abruf und die Verrechnung der Fördermittel um. Nicht förderfähig sind Trassennutzungen von Bauzügen, Baumaschinen, Messzügen, Hilfszügen, Zügen, die im Auftrag der DB Netz AG verkehren sowie nicht erbrachte Betriebsleistungen.

5.10.1 Antragstellung und Zustimmung zum Verfahren

- (1) Der SGV Zugangsberechtigte als Letztempfänger beauftragt die DB Netz AG mit der Beantragung und Verrechnung von Fördermitteln aufgrund der Förderrichtlinie. Die Beauftragungen für die laufende Förderung sind über die Internetanwendung Formula einzureichen. Formula wird im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/formula.

Als Rückfallebene steht während etwaiger Einschränkungen der Erreichbarkeit von Formula die Möglichkeit offen, die Beauftragung mittels ausdrücklichem Schreiben entsprechend Anlage 5.10.1 an:

trafoeg@deutschebahn.com

zu richten.

- (2) Die Beauftragung muss bei der DB Netz AG bis zum 15. Des Monats eingereicht werden, ab dem eine Förderung in Anspruch genommen werden soll. Um von Beginn an der Förderung in der Netzfahrplanperiode 2023/2024 teilzunehmen, muss die Beauftragung daher spätestens am 15.12.2023 bei der DB Netz AG eingegangen sein. Der Beginn der Förderung ist nicht an den Beginn des Förderzeitraums gebunden, sondern kann auch während eines laufenden Förderzeitraums erfolgen.
- (3) Darf oder will ein Letztempfänger keine Fördermittel mehr aufgrund der Förderrichtlinie in Anspruch nehmen, hat er dieses der DB Netz AG schriftlich unverzüglich (Abweichenserklärung gemäß § 7 Ziff. 2 Abs. 8 Satz 3 Förderrichtlinie) zu erklären. Die Erklärungen sind ausschließlich an:

DB Netz AG
Produkt- und Preismanagement
TraFöG
Adam-Riese-Str. 11-13
60327 Frankfurt a. Main

bzw. an

trafoeg@deutschebahn.com

zu richten.

5.10.2 Auftrag zur Verrechnung mit den Trassenentgelten

- (1) Der Letztempfänger beauftragt die DB Netz AG, dass die Förderung entsprechend der Förderrichtlinie von der DB Netz AG in seinem Namen beantragt und in seinem Auftrag abgerufen wird (§ 4 Abs. 2 Förderrichtlinie). Des Weiteren stimmt der Letztempfänger einer Verrechnung der durch den Bund gewährten Zuwendungen mit den Trassenentgeltforderungen der DB Netz AG zu. Eine Verrechnung der gewährten Fördermittel erfolgt immer zum Fälligkeitszeitpunkt der jeweiligen Trassenentgeltrechnung nach den Ziffern 5.9.1.

5.10.3 Hauptpflichten des Letztempfängers

- (1) Der die Förderung in Anspruch nehmende Letztempfänger hat die Bedingungen der Förderrichtlinie bzw. der ergänzten Förderrichtlinie und der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendung zur Projektförderung (ANBest-P) zu beachten, soweit die Förderrichtlinie sowie diese NBN nicht andere Regelungen treffen.
- (2) Bei Verletzung dieser Verpflichtungen kann der Letztempfänger von der Förderung ausgeschlossen und zur Rückzahlung bereits gewährter Förderung verpflichtet werden (Ziffer 5.10.6).
- (3) Der Letztempfänger meldet unverzüglich der DB Netz AG Betriebsleistungen, die nicht gefahren wurden und gleichzeitig nicht zuvor storniert wurden. Die Meldung ist an Abrechnung.DBNetz@deutschebahn.com zu senden. Vorlagen zur Meldung nicht erbrachter Betriebsleistungen stehen auf folgender Internetseite zur Verfügung:

www.dbnetze.com/trafoeg.

5.10.4 Informations- und Hinweispflichten

- (1) Ist ein Letztempfänger einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Europäischen Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen, informiert er unverzüglich schriftlich die DB Netz AG und die Bewilligungsbehörde

Eisenbahn-Bundesamt

Heinemannstraße 6
D- 53175 Bonn

hierüber. Bezogen auf die DB Netz AG sind die Erklärungen ausschließlich an

DB Netz AG
Produkt- und Preismanagement
TraFöG
Adam-Riese-Str. 11-13
60327 Frankfurt a. Main

bzw. an

trafoeg@deutschebahn.com

zu richten. Dieser Letztempfänger erhält in diesem Fall keine Fördermittel des Bundes nach der Förderrichtlinie, die mit den Trassenentgelten verrechnet werden (§ 3 Abs. 3 Förderrichtlinie).

- (2) Die auf der Grundlage der Förderrichtlinie gewährten Zuwendungen dürfen nicht mit anderen staatlichen Beihilfen im Sinne des Artikel 107 Abs. 1 AEUV oder mit anderen Gemeinschaftsfinanzierungen kumuliert werden, wenn sich aus dieser Kumulierung eine Beihilfenintensität ergibt, die den in den Eisenbahnleitlinien (Mitteilung der Kommission - Gemeinschaftliche Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen (2008/C 184/07)) Ziffer 107 vorgesehenen Wert von bis zu 30% der Gesamtkosten des Schienenverkehrs und 50% der beihilfefähigen Kosten übersteigt (§ 6 Abs. 3 Förderrichtlinie). Der Letztempfänger informiert unverzüglich schriftlich die DB Netz AG und die Bewilligungsbehörde

Eisenbahn-Bundesamt
Heinemannstraße 6
D- 53175 Bonn

hierüber. Bezogen auf die DB Netz AG sind die Erklärungen ausschließlich an

DB Netz AG
Produkt- und Preismanagement
TraFöG
Adam-Riese-Str. 11-13
60327 Frankfurt a. Main

bzw. an

trafoeg@deutschebahn.com

zu richten. Das Verschweigen dieser Angaben führt zum Entzug jedweder nach der Förderrichtlinie bewilligten Mittel und zur vollständigen Rückzahlungspflicht der mit den Trassenentgelten verrechneten Mittel für den betroffenen Letztempfänger (§ 6 Abs. 1 Förderrichtlinie).

- (3) Der Letztempfänger erklärt seine ausdrückliche Zustimmung gemäß Gesetz zur Anpassung des Datenschutzrechts an die Verordnung (EU) 2016/679 und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/680 (Datenschutz-Anpassungs- und -Umsetzungsgesetz EU - DSAnpUG-EU) vom 30. Juni 2017 in der jeweils geltenden Fassung, dass die zur Anbahnung und Abwicklung der Förderung verwendeten Daten uneingeschränkt an die Bewilligungsbehörde weitergegeben und von der Bewilligungsbehörde uneingeschränkt gespeichert, bearbeitet und weitergegeben werden können sowie dass sämtliche Daten in Verbindung mit der Zuwendung veröffentlicht werden dürfen (§ 4 Abs. 4 Förderrichtlinie). § 30 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) bleibt unberührt.

- (4) Bei der im Rahmen der Förderrichtlinie gewährten Zuwendung handelt es sich um eine Subvention im Sinne des § 264 Strafgesetzbuch (StGB) (§ 6 Abs. 1 Förderrichtlinie). Die von der Bewilligungsbehörde in den Ausführungsbestimmungen aufgeführten Angaben, von denen die Bewilligung, Gewährung, Rückforderung, Weitergewährung oder das Belassen der Zuwendung abhängig ist, sind subventionserheblich im Sinne des § 264 StGB in Verbindung mit § 2 Subventionsgesetz. Der Bewilligungsbehörde

Eisenbahn-Bundesamt
Heinemannstraße 6
D- 53175 Bonn

sind unverzüglich alle Tatsachen mitzuteilen, die der Bewilligung, Gewährung, Weitergewährung, Inanspruchnahme oder dem Belassen der Zuwendung entgegenstehen oder für die Rückforderung der Zuwendung erheblich sind (§ 3 Subventionsgesetz).

Bei der Prüfung der ordnungsgemäßen Geschäftsführung hat die Bewilligungsbehörde insbesondere staatsanwaltschaftliche Ermittlungsverfahren wegen eines gegen öffentliche Haushalte gerichteten Vermögensdeliktes besonders zu berücksichtigen.

- (5) Der Letztempfänger ist verpflichtet, die Richtlinie der Bundesregierung zur Korruptionsprävention in der Bundesverwaltung in der jeweils gültigen Fassung sinngemäß anzuwenden (§ 6 Abs. 2 Förderrichtlinie). Die Richtlinie ist unter folgendem Link erreichbar:

http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_30072004_04634140151.htm

- (6) Der Letztempfänger einer Förderung nach der Förderrichtlinie ist verpflichtet, seine Kunden in geeigneter Form über die Inanspruchnahme der Förderung nach § 2 Abs. 1 der Förderrichtlinie und über die zur Anwendung kommenden marktsegmentspezifischen Förderbeträge zu informieren und die Zuwendung in seinen Preisen zu berücksichtigen (§ 6 Abs. 7 Förderrichtlinie).

5.10.5 Mitwirkungs- und Aufbewahrungspflichten

- (1) Der Bund als Zuwendungsgeber ist gemäß § 7 Absatz 2 BHO verpflichtet, die Fördermaßnahme nach § 2 Abs. 1 der Förderrichtlinie zu evaluieren (§ 6 Abs. 9 Förderrichtlinie). Der Letztempfänger verpflichtet sich zur Zusammenarbeit. Mit der Trassenbestellung erklärt er sich bereit, unter Beachtung der datenschutzrechtlichen Regelungen alle für die Evaluation des Förderprogramms benötigten Daten bereitzustellen sowie an vom Zuwendungsgeber für die Evaluation vorgesehenen Befragungen, Interviews und sonstigen Datenerhebungen teilzunehmen. Hierzu gehören Angaben der Letztempfänger aus den Sachberichten gemäß § 7 Nr. 4 Abs. 11 darüber, inwieweit sich seine Preise, die Verkehrsmengen und die Investitionen im Lichte der Zuwendung verändert haben. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass diese Angaben und Prognosen zum Zwecke einer externen Evaluation weitergegeben und veröffentlicht werden.
- (2) Der Letztempfänger gestattet eine Prüfung des Bundesrechnungshofs nach §§ 91, 100 BHO und stellt die entsprechenden Informationen zur Verfügung (§ 7 Ziff. 3 Abs. 10 Buchst. c) Förderrichtlinie).
- (3) Desgleichen gestattet der Letztempfänger gemäß Nr. 7 ANBest-P eine Prüfung durch die Bewilligungsbehörde und der von ihr beauftragten Dritten (§ 4 Abs. 3 und § 7 Ziff. 4 Abs. 11 Förderrichtlinie).
- (4) Alle Unterlagen im Zusammenhang mit der Gewährung und Verrechnung der Zuwendung sind mindestens fünf Jahre nach Vorlage des Verwendungsnachweises aufzubewahren und nach Aufforderung vorzulegen (§ 7 Ziff. 4 Abs. 13 Förderrichtlinie). Hiervon unabhängig sind Aufbewahrungsfristen nach anderen Vorschriften.

5.10.6 Rückforderung

Hält der Letztempfänger die Regelungen der Richtlinie (Anlage 5.10) und/oder dieser NBN nicht ein, so verpflichtet sich der Letztempfänger die erhaltenen Förderbeträge an die DB Netz AG einschließlich deren Verzinsung zurückzahlen. Der Letztempfänger stimmt zu, dass die DB Netz AG die Rückforderungs- und Informationsansprüche entsprechend vorstehendem Satz an den Bund abtritt. Der Letztempfänger bzw. sein Rechtsnachfolger verpflichtet sich, alle notwendigen Daten und Informationen hierzu der Bewilligungsbehörde uneingeschränkt zur Verfügung zu stellen.

5.10.7 Haftung

- (1) Die DB Netz AG führt den Auftrag des Letztempfängers mit der bei ihr üblichen Sorgfalt durch.
- (2) Eine Haftung für Schäden, die dem Letztempfänger bei Durchführung des Auftrags durch die DB Netz AG entstehen, wird ausgeschlossen, es sei denn, gesetzlichen Vertretern oder leitenden Angestellten der Auftragnehmerin ist vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verhalten vorzuwerfen oder einfachen Erfüllungsgehilfen der Auftragnehmerin ist vorsätzliches Verhalten vorzuwerfen. Dieser Haftungsausschluss gilt nicht bei der Verletzung von Leben, Körper oder Gesundheit. Darüber hinaus gilt der Haftungsausschluss auch nicht bei der Verletzung wesentlicher Vertragspflichten, d.h. bei Vertragspflichten, deren Einhaltung für die Erreichung des Vertragszwecks von besonderer Bedeutung ist.

5.10.8 Zeitraum

Die Förderrichtlinie sieht eine Förderung für alle Betriebsleistungen im Zeitraum 01.07.2018 bis 30.11.2024 vor (§ 1 Abs. 4 Förderrichtlinie).

5.11 Förderung des Bundes im SPFV

Bei einer Trassennutzung im SPFV fördert der Bund die Zugangsberechtigten des SPFV (im Folgenden auch Letztempfänger genannt) in Bezug auf die von ihnen zu zahlenden Trassenentgelte zur nachhaltigen Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Maßgeblich für die Förderung sind die Bestimmungen der „Richtlinie zur Förderung des Schienenpersonenfernverkehrs über eine anteilige Finanzierung der genehmigten Trassenentgelte (af-TP-SPFV) vom 26.10.2023“ (Förderrichtlinie SPFV) (Anlage 5.11) und die Regelungen dieser NBN. Die Förderrichtlinie SPFV enthält die Regelungen, unter welchen Voraussetzungen eine Förderung gewährt wird und wie die Förderhöhe berechnet wird.

Die jeweiligen Förderbeträge werden auf folgender Internetseite veröffentlicht: www.dbnetze.com/SPFV-Foerderung. Fällt innerhalb einer Förderperiode eine höhere als die bei der Ursprungsberechnung zugrunde gelegte prognostizierte segmentspezifische Betriebsleistung an, erfolgt eine Auskehrung des vollen Förderbetrags zugunsten der Letztempfänger nur für die Monate, in denen die zur Verfügung stehenden Bundeshaushaltsmittel für die jeweilige Förderperiode die Förderung voll decken. Steht für einen Monat dieser Förderperiode keine ausreichende Deckung durch die Bundeshaushaltsmittel mehr zur Verfügung, reduziert sich der Förderbetrag für sämtliche geförderte Segmente entsprechend. Die nachfolgenden Bestimmungen setzen das Verhältnis zwischen DB Netz AG und den Letztempfängern entsprechend der Förderrichtlinie SPFV in Bezug auf die Beantragung der Fördermittel, Information, den Abruf und die Verrechnung der Fördermittel um.

5.11.1 Zustimmung zum Verfahren

- (1) Der SPFV-Zugangsberechtigte als Letztempfänger nach der Förderrichtlinie SPFV erklärt ggü. der DB Netz AG die Förderung in Anspruch zu nehmen. Die Erklärung erfolgt über die Internetanwendung Formula unter der Adresse:

www.dbnetze.com/formula.

Eine rechtzeitige Erklärung liegt vor, wenn jeweils bis zum 15. Kalendertag des erstmals zu fördernden Monats die unterzeichnete Erklärung über Formula eingereicht wurde und die

Kenntnisnahme der subventionserheblichen Tatsachen gem. Ziffer 5.11.3 (4) unterschrieben und der DB Netz AG postalisch zugesandt worden ist.

- (2) Will oder darf ein SPFV-Zugangsberechtigter keine Fördermittel mehr aufgrund der Förderrichtlinie SPFV in Anspruch nehmen, hat er dieses der DB Netz AG schriftlich unverzüglich (Abweichenserklärung gemäß § 7 Ziff. 2 Abs. 8 Satz 3 Förderrichtlinie SPFV) zu erklären. Die Erklärungen sind ausschließlich an:

DB Netz AG
Produkt- und Preismanagement
SPFV-Förderung
I.NBV 22
Adam-Riese-Str. 11-13
60327 Frankfurt a. Main

bzw. an

SPFV-Foerderung@deutschebahn.com

zu richten.

5.11.2 Verrechnung mit den Trassenentgelten

Der SPFV-Zugangsberechtigte stimmt einer Verrechnung der durch den Bund gewährten Zuwendungen mit den Trassenentgeltforderungen der DB Netz AG zu. Eine Verrechnung der gewährten Fördermittel erfolgt immer zum Fälligkeitszeitpunkt der jeweiligen Trassenentgeltrechnung nach der Ziffer 5.9.1.

5.11.3 Hauptpflichten des Letztempfängers

- (1) Der die Förderung in Anspruch nehmende Letztempfänger hat die Bedingungen der Förderrichtlinie SPFV und der Allgemeinen Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P) zu beachten, soweit die Förderrichtlinie SPFV, diese NBN oder der Zuwendungsbescheid nicht andere Regelungen treffen.
- (2) Bei Verletzung dieser Verpflichtungen kann der Letztempfänger von der Förderung ausgeschlossen und zur Rückzahlung bereits gewährter Förderung verpflichtet werden (vgl. Ziffer 5.11.6).
- (3) Der Letztempfänger meldet unverzüglich der DB Netz AG Betriebsleistungen, die nicht gefahren wurden und gleichzeitig nicht zuvor storniert wurden. Die Meldung ist an Abrechnung.DBNetz@deutschebahn.com zu richten. Vorlagen zur Meldung nicht erbrachter Betriebsleistungen stehen auf folgender Internetseite zur Verfügung:

www.dbnetze.com/SPFV-Foerderung.

Erfolgt die Meldung nicht gefahrener Betriebsleistung nicht unverzüglich, behält sich die DB Netz AG vor, Zinsforderungen aufgrund fälschlicher Weise in Anspruch genommener und zu spät zurückerstatteter Fördermittel, die seitens des Zuwendungsgebers ggü. der Erstempfängerin geltend gemacht werden, an die Letztempfänger weiterzuleiten.

- (4) Der Letztempfänger ist verpflichtet, vor Gewährung einer Zuwendung die Kenntnisnahme von subventionserheblichen Tatsachen nach Maßgabe der Verwaltungsvorschrift Nummer 3.4.6 zu § 44 BHO und über die Strafbarkeit eines Subventionsbetruges nach § 264 StGB schriftlich zu bestätigen. Diese Bestätigung ist an

DB Netz AG
Produkt- und Preismanagement
SPFV-Förderung
I.NBV 22

Adam-Riese-Str. 11-13
60327 Frankfurt a. Main

zu richten.

- (5) Der Letztempfänger ist verpflichtet die Zuwendung in seinem Angebot für seine Fahrgäste zu berücksichtigen (§ 6 Abs. 7 Förderrichtlinie SPFV).

5.11.4 Informations- und Hinweispflichten

- (1) Ist ein Letztempfänger einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Europäischen Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen, informiert er unverzüglich schriftlich die DB Netz AG und die Bewilligungsbehörde

Eisenbahn-Bundesamt
Heinemannstraße 6
D- 53175 Bonn

hierüber. Bezogen auf die DB Netz AG sind die Erklärungen ausschließlich an

DB Netz AG
Produkt- und Preismanagement
SPFV-Förderung
I.NBV 22
Adam-Riese-Str. 11-13
60327 Frankfurt a. Main

bzw. an

SPFV-Foerderung@deutschebahn.com

zu richten. Dieser Letztempfänger erhält in diesem Fall keine Fördermittel des Bundes nach der Förderrichtlinie SPFV, die mit den Trassenentgelten verrechnet werden (§ 3 Abs. 3 Förderrichtlinie SPFV).

- (2) Die auf der Grundlage der Förderrichtlinie SPFV gewährten Zuwendungen dürfen nicht mit anderen staatlichen Beihilfen im Sinne des Artikel 107 Abs. 1 AEUV oder mit anderen Gemeinschaftsfinanzierungen kumuliert werden, wenn sich aus dieser Kumulierung eine Beihilfenintensität ergibt, die den in den Eisenbahnleitlinien (Mitteilung der Kommission – Gemeinschaftliche Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen (2008/C 184/07)) in Ziffer 107 vorgesehenen Wert von bis zu 30% der Gesamtkosten des Schienenverkehrs und 50% der beihilfefähigen Kosten übersteigt (§ 6 Abs. 3 Förderrichtlinie SPFV). Der Letztempfänger informiert unverzüglich schriftlich die DB Netz AG und die Bewilligungsbehörde

Eisenbahn-Bundesamt
Heinemannstraße 6
D- 53175 Bonn

hierüber. Bezogen auf die DB Netz AG sind die Erklärungen ausschließlich an

DB Netz AG
Produkt- und Preismanagement
SPFV-Förderung
I.NBV 22
Adam-Riese-Str. 11-13
60327 Frankfurt a. Main

bzw. an

SPFV-Foerderung@deutschebahn.com

zu richten. Das Verschweigen dieser Angaben führt zum Entzug jedweder nach der Förderrichtlinie SPFV bewilligten Mittel und zur vollständigen Rückzahlungspflicht der mit den Trassenentgelten verrechneten Mittel für den betroffenen Letztempfänger (§ 6 Förderrichtlinie SPFV).

- (3) Der Letztempfänger erklärt seine ausdrückliche Zustimmung gemäß Gesetz zur Anpassung des Datenschutzrechts an die Verordnung (EU) 2016/679 und zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/680 (Datenschutz-Anpassungs- und -Umsetzungsgesetz EU - DSAnpUG-EU) vom 30. Juni 2017 in der jeweils geltenden Fassung, dass die zur Anbahnung und Abwicklung der Förderung verwendeten Daten uneingeschränkt an die Bewilligungsbehörde weitergegeben und von der Bewilligungsbehörde uneingeschränkt gespeichert, bearbeitet und weitergegeben werden können sowie dass sämtliche Daten in Verbindung mit der Zuwendung veröffentlicht werden dürfen (§ 4 Abs. 4 Förderrichtlinie SPFV). § 30 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) bleibt unberührt.
- (4) Die Letztempfänger sind verpflichtet, unter Beachtung der datenschutzrechtlichen Vorschriften alle für die Bewertung/ Evaluation des Förderprogramms erforderlichen personenbezogenen Daten bereitzustellen sowie an vom Zuwendungsgeber für die Bewertung/ Evaluation vorgesehenen Befragungen, Interviews und sonstigen Datenerhebungen teilzunehmen. Hierzu gehören z.B. Angaben der Letztempfänger aus den Sachberichten gemäß § 7 Absatz 11 dieser Richtlinie darüber, inwieweit sich ihre Preise, die Verkehrsmengen, Fahrgastzahlen und die Investitionen im Licht der Zuwendung verändert haben. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass diese Angaben und Prognosen zum Zweck einer externen Bewertung/ Evaluation weitergegeben und veröffentlicht werden.
- (5) Bei der im Rahmen der Förderrichtlinie SPFV gewährten Zuwendung handelt es sich um eine Subvention im Sinne des § 264 des Strafgesetzbuches (§ 6 Abs. 1 Förderrichtlinie SPFV). Die von der Bewilligungsbehörde in den Ausführungsbestimmungen aufgeführten Angaben, von denen die Bewilligung, Gewährung, Rückforderung, Weitergewährung oder das Belassen der Zuwendung abhängig ist, sind subventionserheblich im Sinne des § 264 des Strafgesetzbuches in Verbindung mit § 2 des Subventionsgesetzes. Der Bewilligungsbehörde

Eisenbahn-Bundesamt
Heinemannstraße 6
D- 53175 Bonn

sind unverzüglich alle Tatsachen mitzuteilen, die der Bewilligung, Gewährung, Weitergewährung, Inanspruchnahme oder dem Belassen der Zuwendung entgegenstehen oder für die Rückforderung der Zuwendung erheblich sind (§ 3 des Subventionsgesetzes).

Bei der Prüfung der ordnungsgemäßen Geschäftsführung hat die Bewilligungsbehörde insbesondere staatsanwaltschaftliche Ermittlungsverfahren wegen eines gegen öffentliche Haushalte gerichteten Vermögensdeliktes besonders zu berücksichtigen.

- (6) Der Letztempfänger ist verpflichtet, die Richtlinie der Bundesregierung zur Korruptionsprävention in der Bundesverwaltung in der jeweils gültigen Fassung sinngemäß anzuwenden (§ 6 Abs. 2 Förderrichtlinie SPFV). Die Richtlinie ist unter folgendem Link erreichbar:

http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_30072004_04634140151.htm

5.11.5 Mitwirkungs- und Aufbewahrungspflichten

- (1) Der Letztempfänger gestattet eine Prüfung des Bundesrechnungshofs nach §§ 91, 100 BHO und stellt die entsprechenden Informationen zur Verfügung (§ 7 Ziff. 3 Abs. 10 Buchst. c) Förderrichtlinie SPFV).

- (2) Desgleichen gestattet der Letztempfänger gemäß Nr. 7 ANBest-P eine Prüfung durch die Bewilligungsbehörde und der von ihr beauftragten Dritten (§ 4 Abs. 3 und § 7 Ziff. 4 Abs. 11 Förderrichtlinie SPFV).
- (3) Alle Unterlagen im Zusammenhang mit der Gewährung und Verrechnung der Zuwendung sind mindestens fünf Jahre nach Vorlage des Verwendungsnachweises aufzubewahren und nach Aufforderung vorzulegen (§ 7 Ziff. 4 Abs. 13 Förderrichtlinie SPFV). Hiervon unabhängig sind Aufbewahrungsfristen nach anderen Vorschriften.

5.11.6 Rückforderung

Hält der Letztempfänger die Regelungen der Richtlinie (Anlage 5.11) und/oder dieser Schienennetz-Benutzungsbedingungen nicht ein, so verpflichtet sich der Letztempfänger die erhaltenen Förderbeträge an die DB Netz AG einschließlich deren Verzinsung zurückzahlen. Der Letztempfänger stimmt zu, dass die DB Netz AG die Rückforderungs- und Informationsansprüche entsprechend vorstehendem Satz an den Bund abtritt. Der Letztempfänger bzw. sein Rechtsnachfolger verpflichtet sich, alle notwendigen Daten und Informationen hierzu der Bewilligungsbehörde uneingeschränkt zur Verfügung zu stellen.

5.11.7 Haftung

- (1) Die DB Netz AG führt den Auftrag des Letztempfängers mit der bei ihr üblichen Sorgfalt durch.
- (2) Eine Haftung für Schäden, die dem Letztempfänger bei Durchführung des Auftrags durch die DB Netz AG entstehen, wird ausgeschlossen, es sei denn, gesetzlichen Vertretern oder leitenden Angestellten der Auftragnehmerin ist vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verhalten vorzuwerfen oder einfachen Erfüllungsgehilfen der Auftragnehmerin ist vorsätzliches Verhalten vorzuwerfen. Dieser Haftungsausschluss gilt nicht bei der Verletzung von Leben, Körper oder Gesundheit. Darüber hinaus gilt der Haftungsausschluss auch nicht bei der Verletzung wesentlicher Vertragspflichten, d.h. bei Vertragspflichten, deren Einhaltung für die Erreichung des Vertragszwecks von besonderer Bedeutung sind.

5.11.8 Zeitraum

Die Förderrichtlinie SPFV sieht eine Förderung für alle Betriebsleistungen im Zeitraum 01.10.2023 bis 30.11.2025 vor (§ 1 Abs. 5 Förderrichtlinie SPFV).

6 BETRIEBLICHE DURCHFÜHRUNG

6.1 Einleitung

Nachfolgende Regelungen sind anzuwenden bei der betrieblichen Umsetzung der zuvor gemäß dieser NBN vereinbarten Benutzung der Schienenwege bzw. Nutzung der Kapazitäten in Serviceeinrichtungen sowie bei etwaigen Abweichungen hiervon.

6.2 Gesetzliche Regelungen zur Betriebsdurchführung

Regelungen zur Betriebsdurchführung finden sich insbesondere in den in Ziffer 1.3.1 genannten Gesetzen und Verordnungen sowie dem auf diesen beruhenden betrieblich-technischen Regelwerk gemäß Ziffer 3.2.1.2.3. Zuständig für deren Durchsetzung ist, vorbehaltlich etwaiger ausdrücklicher Abweichungen in den genannten Gesetzen und Verordnungen, das Eisenbahn-Bundesamt.

6.3 Betriebliche Maßnahmen

Das betrieblich-technische Regelwerk der DB Netz AG (siehe Ziffer 3.2.1.2.3 NBN und Anlage 3.2.1.2.3 der NBN) ist anzuwenden.

6.3.1 Grundsätze

Es gilt das betrieblich-technische Regelwerk und die nachfolgenden Regelungen. Dabei ist den Anordnungen des Betriebspersonals der DB Netz AG Folge zu leisten.

6.3.2 Betriebliche Regelungen

Über die im betrieblich-technischen Regelwerk festgelegten Maßnahmen hinaus gelten die nachfolgenden Regelungen.

6.3.2.1 Betriebliche Ansprechpartner

Im Grundsatz-INV werden die für die Disposition in Transport-/Betriebsstellen verantwortlichen Ansprechpartner der Vertragspartner sowie die Art und Weise des Informationsaustauschs (Telefon, Fax, Email – alternativ FTP-Server) unter normalen Betriebsbedingungen sowie bei Störungen in der Betriebsabwicklung (vgl. Ziffer 6.3.3.1) festgelegt. Diese Ansprechpartner müssen über die angegebenen Kommunikationswege während der Dauer der Nutzung erreichbar und befugt sein, binnen kürzester Zeit für die Vertragspartner verbindliche, insbesondere betriebliche Entscheidungen zu treffen.

6.3.2.2 Informationen der DB Netz AG an den ZB oder das einbezogene EVU

Die DB Netz AG wird den ZB oder das einbezogene EVU vor Abfahrt des Zuges über den Zustand der jeweils zu nutzenden Zugtrasse informieren. Insbesondere wird die DB Netz AG über Änderungen informieren, die den Fahrweg betreffen und sich auf den Zugverkehr des ZB oder des einbezogenen EVU beziehen (z. B. Bauarbeiten, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Signaländerungen bzw. Signalisierungsänderungen), soweit sie die von ihm angemeldete Zugtrasse betreffen.

Darüber hinaus informiert die DB Netz AG auf Wunsch des ZB oder des einbezogenen EVU über den Verlauf der Leistungserstellung im Rahmen des betrieblich-technischen Regelwerkes (bisheriger Fahrtverlauf, jeweiliger Standort des Zuges, Abweichungen vom Fahrplan). Die Informationen der DB Netz AG an die für die Betriebsleitung des ZB oder des einbezogenen EVU verantwortlichen Personen oder Stellen können auf Verlangen des ZB oder des einbezogenen EVU zusammengefasst oder lediglich bei Bedarf übermittelt werden.

6.3.2.3 Informationen des ZB oder des einbezogenen EVU an die DB Netz AG

Der ZB oder das einbezogene EVU stellt sicher, dass die DB Netz AG rechtzeitig vor der Abfahrt eines Zuges des ZB oder des einbezogenen EVU zumindest über folgende Informationen verfügt:

- a) Zusammensetzung des Zuges (Länge, Gewicht, Fahrzeuganzahl, Anzahl der Achsen),

- b) etwaige Besonderheiten (z. B. Abweichungen von der Regelbespannung; außergewöhnliche Transporte wie Sendungen mit Lademaßüberschreitungen, übergroße Fahrzeuge, nicht RIC/RIV-fähige Fahrzeuge; außergewöhnlich hohes Reisendenaufkommen; Reisende mit besonderem Betreuungsbedarf),
- c) verspätungsrelevante Faktoren (z. B. bremskapazitätsbedingte Geschwindigkeitsbeschränkungen, Motorausfälle bei Triebfahrzeugen, leistungsschwächere Triebfahrzeuge als angemeldete),
- d) bei der Beförderung von gefährlichen Gütern in Zügen:
 - Zusammensetzung des Zuges durch Angabe der Nummer jedes einzelnen Wagens und der Wagengattung, sofern diese nicht bereits in der Wagennummer enthalten ist,
 - UN-Nummern der in oder auf jedem einzelnen Wagen beförderten gefährlichen Güter oder, wenn nur in begrenzten Mengen verpackte gefährliche Güter gem. Ziffer 3.4.4 befördert werden und eine Kennzeichnung des Wagens oder Großcontainers gem. Ziffer 3.4.4 vorgeschrieben ist, die Angabe, dass solche Güter vorhanden sind,
 - Position jedes einzelnen Wagens im Zug (Wagenreihung).
- e) beim Transport von radioaktiven Stoffen der Klasse 7:

Der ZB oder das einbezogene EVU stellt zusätzlich sicher, dass der DB Netz AG bei genehmigungspflichtigen Transporten radioaktiver Stoffe der Klasse 7 gemäß § 27 Strahlenschutzgesetz (§ 16 StrlSchV - alt) bzw. § 4 Atomgesetz die gemäß Nebenbestimmung (Anlage zur Beförderungsgenehmigung) vorgeschriebene Meldung des Genehmigungsinhabers vorliegt.

Die Bereitstellung der Informationen zu a) bis d) vor Abfahrt eines Zuges ist nicht erforderlich, wenn der ZB oder das einbezogene EVU der DB Netz AG die Informationen zu jedem Zeitpunkt während der Beförderung sofort und uneingeschränkt zur Verfügung stellen kann. Hierzu ist es erforderlich, dass der ZB oder das einbezogene EVU mindestens über eine durchgängig besetzte Leitstelle und ein EDV-System verfügt, aus dem die erforderlichen Informationen jederzeit abgerufen und der DB Netz AG zur Verfügung gestellt werden können.

Soweit nichts anderes vereinbart ist, hat der ZB oder das einbezogene EVU der DB Netz AG rechtzeitig die Abfahrtsbereitschaft eines Zuges unter Beachtung des Regelwerks (vgl. Ziffer 3.2.1.2) zu melden. Ohne unaufgeforderten, gegenteiligen Hinweis des ZB oder einbezogenen EVU sind die betriebsführenden Personen oder Stellen der DB Netz AG in diesem Fall berechtigt, die vollumfängliche Einhaltung des Regelwerks (vgl. Ziffer 3.2.1.2), eine abgeschlossene wagentechnische Untersuchung und die Einhaltung der Verpflichtung des ZB oder einbezogenen EVU aus Ziffer 3.4.1 zu unterstellen.

6.3.2.4 Weitere Rechte und Pflichten

Der ZB oder das einbezogene EVU hat sicherzustellen, dass

- das eingesetzte Personal Informationen der DB Netz AG entgegennehmen kann sowie befugt und in der Lage ist, im Namen des ZB oder des einbezogenen EVU verbindliche Erklärungen in Bezug auf den ENV oder ENV-SE abzugeben und betriebliche Entscheidungen zu treffen,
- dieses Personal sich vor Benutzung der Schienenwege bzw. Nutzung der Kapazität der Serviceeinrichtung über die Vollständigkeit der nach dem Regelwerk i. S. d. Ziffer 3.2.1.2 mitzuführenden Daten und/oder Unterlagen und außerdem - auch während der Fahrt - über betriebliche Besonderheiten und Notwendigkeiten informiert.

6.3.3 Störungen in der Betriebsabwicklung

Aufgrund von verschiedenen Ursachen kann es im täglichen Betrieb zu Störungen in der Betriebsabwicklung kommen.

Störungen in diesem Sinne sind insbesondere:

- Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan oder Betriebsprogramm;
- Zugverspätungen;
- Unregelmäßigkeiten bei Bauarbeiten;
- Nutzungsausfälle;
- andere besondere Vorkommnisse mit erheblichen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Schienenwege.

In Serviceeinrichtungen insbesondere auch folgende Ereignisse:

- Abweichung vom vereinbarten Nutzungszweck;
- andere besondere Vorkommnisse mit erheblichen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Serviceeinrichtungen bzw. der Betriebsprogramme.

Wenn sich Störungen mit erheblichen internationalen Auswirkungen ereignen, ist eine internationale Koordination des Vorfallmanagements erforderlich. Für derartige Störungen, die länger als 3 Tage dauern, wird die DB Netz AG bei der Zusammenarbeit mit internationalen Infrastrukturbetreibern das Handbuch für das internationale Notfallmanagement (ICM) berücksichtigen. Weitere Einzelheiten sind im Handbuch zum internationalen Notfallmanagement beschrieben, das auf der RNE-Website unter dem folgenden Link zu finden ist:

<https://rne.eu/tm-tpm/incident-management/>

Dieses Handbuch beschreibt Standards und Verfahren, die im Fall internationaler Großstörungen dazu beitragen, die für europäische Verkehre relevanten Akteure fortlaufend und transparent über den Störfall und dessen Auswirkungen zu informieren. Ziel ist, die Durchführung der betroffenen Verkehre möglichst effektiv, kundenorientiert und auf höchstmöglichem Niveau zu ermöglichen. Es definiert Störungsmanagement- und Kommunikationsprozesse, die die nationalen Verfahren des Störungsmanagements ergänzen, um eine bessere internationale Zusammenarbeit der EIUs zu ermöglichen.

Die Empfehlungen des ICM Handbuchs greifen dabei nicht in die nationalen Abstimmungsprozesse und Dispositionsentscheidungen zwischen der DB Netz AG und den Zugangsberechtigten ein. Hier gelten die im Rahmen der NBN (bzw. im dazugehörigen Regelwerk) beschriebenen Dispositionsregeln.

6.3.3.1 Maßnahmen bei Störungen in der Betriebsabwicklung

6.3.3.1.1.

Die DB Netz AG wendet für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen die Richtlinien des betrieblich-technischen Regelwerks (vgl. Ziffer 3.2.1.2.3) an. Dies beinhaltet insb. die nachfolgenden Regelungen:

6.3.3.1.2.

Von seinem Fahrbetrieb oder der vereinbarten Nutzung der Kapazität in Serviceeinrichtungen ausgehende Betriebsstörungen hat der ZB oder das einbezogene EVU unverzüglich der DB Netz AG zu melden, auch wenn keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Sicherheit und Ordnung des Betriebs zu erwarten sind. Zum Begriff der Störung vgl. Ziffer 6.3.3.

6.3.3.1.3.

Über netzbedingte Betriebsstörungen oder solche, die vom Betrieb anderer ZB oder anderer einbezogener EVU ausgehen, insbesondere Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan oder von der vereinbarten Nutzung der Kapazität in Serviceeinrichtungen, informiert die DB Netz AG den ZB oder das einbezogene EVU nach den Bestimmungen des betrieblich-technischen Regelwerks (vgl. Ziffer 3.2.1.2.3).

6.3.3.1.4.

Bei gefährlichen Ereignissen, Krisen und Katastrophen übernehmen die in den jeweiligen BZ ansässigen Notfallleitstellen (NFLS) die Melde- und Alarmierungsaufgaben. Dies beinhaltet auch die Anforderung von Hilfe.

Die Verständigung der zuständigen NFLS erfolgt ausschließlich über den betrieblich zuständigen Fahrdienstleiter nach den Festlegungen des betrieblich-technischen Regelwerkes.

Die Leitung am Ereignisort (Koordination; Ergänzungsmeldungen an die BZ) obliegt dem zuständigen Notfallmanager der DB Netz AG. Der Notfallmanager der DB Netz AG wird durch die Notdienste der Eisenbahnverkehrsunternehmen unterstützt.

6.3.3.2 Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen

Die DB Netz AG trifft unter Berücksichtigung der Belange des betroffenen ZB oder einbezogenen EVU alle erforderlichen und zumutbaren Maßnahmen, um zu normalen Betriebsbedingungen zurückzukehren. Der ZB oder das einbezogene EVU hat diese Maßnahmen und ihre Folgen zu dulden:

Schienenwege

Die DB Netz AG ist insbesondere berechtigt, im Rahmen der Trassenbenutzung Züge verlangsamt oder beschleunigt verkehren zu lassen, Züge umzuleiten oder die Benutzung einer anderen als der vereinbarten Zugtrasse vorzusehen. Die Entscheidung liegt bei den BZ der DB Netz AG.

Zusätzliche Trassenentgelte für die ggf. notwendigen Umwegfahrten werden gegenüber dem ZB oder dem einbezogenen EVU nicht erhoben.

Serviceeinrichtungen

a)

Bei Störungen, die im Rahmen der Benutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen die Nutzung eines Nutzungsobjektes unmöglich machen, wird die DB Netz AG für den ZB die Nutzung eines gleichwertigen Nutzungsobjekts entsprechend den örtlichen oder betrieblichen Möglichkeiten im Rahmen der Zumutbarkeit für den ZB vorsehen.

b) Abrechnung für Alternativgleis

Die DB Netz AG stellt dem ZB oder einbezogenem EVU, der/das die Störung nicht zu vertreten hat, in diesem Fall lediglich das Entgelt des Nutzungsobjekts in Rechnung, dessen Nutzung vertraglich vereinbart wurde. Abweichend hiervon zahlt er das für das tatsächlich genutzte Nutzungsobjekt anfallende Entgelt, wenn dieses niedriger ist als das Entgelt für das ursprünglich vertraglich vereinbarte Nutzungsobjekt.

Hat der ZB oder das einbezogene EVU die Störung zu vertreten, zahlt er das Entgelt für die Nutzung des vertraglich vereinbarten Nutzungsobjekts zuzüglich des Entgelts für die Nutzung des tatsächlich genutzten Nutzungsobjekts. Lit. e) dieser Ziffer bleibt unberührt.

c) Notmaßnahmen

Bei Gefahr in Verzug kann die DB Netz AG alle erforderlichen Maßnahmen zur Wiederherstellung bzw. Aufrechterhaltung eines sicheren Betriebs veranlassen (im Folgenden: Notmaßnahmen). Der ZB oder das einbezogene EVU hat die Notmaßnahmen und ihre Folgen zu dulden.

d) Nutzung anderer Nutzungsobjekte

Bei Störungen in der Betriebsabwicklung im Sinne von Ziffer 6.3.3, die eine Nutzung eines Nutzungsobjektes unmöglich machen und deren Ursache in der Betriebsführung der DB Netz AG liegt, wird die DB Netz AG dem ZB die Nutzung eines gleichwertigen Nutzungsobjekts entsprechend den örtlichen oder betrieblichen Möglichkeiten im Rahmen der Zumutbarkeit für den ZB anbieten.

e) Nebennutzung bei Störung in der Betriebsabwicklung

Wird ein Nutzungsobjekt bereits von anderen ZB genutzt, ist die DB Netz AG berechtigt, im Falle von Betriebsstörungen bis zur Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen Züge oder Zugteile anderer ZB nach Absprache mit dem bereits nutzenden ZB zeitweilig in dem von diesem genutzten Nutzungsobjekt abzustellen oder betrieblich zu behandeln, sofern hierdurch der bereits nutzende ZB nicht in der Abwicklung seiner Verkehre beeinträchtigt wird.

f) Kosten der Notmaßnahmen

ZB oder das einbezogene EVU, die Betriebsstörungen zu vertreten haben, haben der DB Netz AG die Kosten der Notmaßnahmen zu erstatten und die DB Netz AG von eventuellen Schadenersatzansprüchen Dritter, einschließlich anderer durch die Notmaßnahmen geschädigter ZB oder geschädigter einbezogener EVU, frei zu stellen.

6.3.3.3 Räumung benutzter Schienenwege oder Serviceeinrichtungen

6.3.3.3.1.

Der ZB oder das einbezogene EVU hat sicherzustellen, dass die Schienenwege oder Gleise in Serviceeinrichtungen der DB Netz AG durch ihn geräumt werden, wenn die Nutzung nicht dem vertraglich vereinbarten Umfang entspricht. Kommt der ZB oder das einbezogene EVU dem auch nach Aufforderung und angemessener Fristsetzung durch die DB Netz AG nicht nach, ist die DB Netz AG berechtigt, eine Räumung auf Kosten des ZB oder des einbezogenen EVU durchzuführen bzw. durchführen zu lassen.

Ohne Vorliegen besonderer, insbesondere betrieblicher oder infrastruktureller Umstände unterstellt die DB Netz AG nach 30 Minuten ab Meldung des jeweiligen Störfalls, dass eine Räumung erforderlich ist.

Ziffer 5.4.1 bleibt unberührt.

6.3.3.3.2.

Im Falle einer von einem ZB oder einem einbezogenen EVU zu vertretenden Störung seines Fahrbetriebs, z. B. Lokscha den, trifft die DB Netz AG alle im jeweiligen Einzelfall erforderlichen Maßnahmen (gem. § 62 Abs. 1 ERegG). Sie wird hierbei zunächst mit dem betroffenen ZB oder dem einbezogenen EVU abstimmen, unter welchen Bedingungen und innerhalb welchen Zeitraums dieses aus eigenen Mitteln in der Lage ist, die eingetretene Störung zu beheben. Ist der ZB oder das einbezogene EVU nicht oder nur innerhalb eines Zeitraums hierzu in der Lage, der in Abhängigkeit der verkehrlichen Auslastung oder der Anzahl der sonst betroffenen ZB oder einbezogenen EVU zu unzumutbaren Auswirkungen durch eine teilweise oder vollständige Streckensperrung führen würde, räumt die DB Netz AG die Infrastruktur auf Kosten des ZB oder des einbezogenen EVU.

Ohne Vorliegen besonderer, insbesondere betrieblicher oder infrastruktureller Umstände unterstellt die DB Netz AG nach 30 Minuten ab Meldung des jeweiligen Störfalls, dass derartige Auswirkungen eintreten werden.

6.3.3.3.3.

Der ZB oder das einbezogene EVU ist zum Zweck der Beseitigung der Störung verpflichtet, der DB Netz AG auf deren Antrag entsprechend § 62 Abs. 1 ERegG Hilfe zu leisten, insbesondere durch Abspannung seines Zuges, um mit Hilfe des frei werdenden Triebfahrzeugs Traktionshilfe zu leisten (z.B. zum Räumen blockierter Streckeninfrastruktur in Folge Lokscha den durch Abschleppen der liegengebliebenen Fahrzeuge bis zum räumlich nächstgelegenen betrieblich geeigneten Bahnhof oder zum Bespannen von Fahrzeugen der Notfalltechnik – z.B. Hilfszug).

Der ZB oder das einbezogene EVU kann von der DB Netz AG die Erstattung der dabei entstehenden Kosten verlangen, es sei denn, sie haben die Störung zu vertreten.

6.3.3.3.4.

Das Aufgleisen havariierter Fahrzeuge des ZB oder des einbezogenen EVU kann von diesem in eigener Verantwortung durchgeführt werden, wenn die DB Netz AG nach vorheriger Mitteilung durch den ZB oder das einbezogene EVU nicht ausdrücklich widerspricht. Die DB Netz AG ist insbesondere berechtigt zu widersprechen, wenn der ZB oder das einbezogene EVU nicht über die erforderliche Sachkunde oder Räumtechnik verfügt, die Betriebslage einen Einsatz von Räumtechnik der DB Netz AG erfordert, zu befürchten ist, dass ein an der Infrastruktur entstandener Schaden vergrößert wird oder nicht sichergestellt ist, dass die erforderlichen Untersuchungen und Bestätigungen (z. B. Lauffähigkeitsuntersuchungen für entgleiste Fahrzeuge) von befugtem Personal des ZB oder des einbezogenen EVU durchgeführt werden.

6.3.3.4 Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan

6.3.3.4.1. Abwicklung von Zugtrassen vor den im Fahrplan angegebenen Zeiten (Zugfahrten vor Plan)

Ein Zug darf grundsätzlich nicht mehr als drei Stunden vor der vertraglich vereinbarten Zugtrasse vom ZB oder vom einbezogenen EVU an die DB Netz AG übergeben werden. Ein Anspruch auf Fahrt innerhalb des Zeitraums, drei Stunden vor der vereinbarten Zugtrasse bis zur geplanten Abfahrtszeit, besteht nicht. Wird dem zuständigen Fahrdienstleiter/Disponenten der DB Netz AG bekannt, dass in seinem Zuständigkeitsbereich ein sich im Lauf befindender Zug gegenüber dem Fahrplan mehr als drei Stunden vor Plan verkehrt, wird dieser Zug im nächsten geeigneten Bahnhof zurückgehalten.

Wird ein Zug dennoch übergeben, wird der Triebfahrzeugführer des betroffenen ZB oder des einbezogenen EVU vom zuständigen Fahrdienstleiter über die Nichtzulassung seiner Zugfahrt verständigt und aufgefordert, sich mit seiner Leitstelle in Verbindung zu setzen. Der Fahrdienstleiter benachrichtigt außerdem die BZ der DB Netz AG. Die Leitstelle des ZB oder des einbezogenen EVU kann in diesem Fall entweder eine neue Zugtrasse mit einer früheren Abfahrtszeit bestellen oder veranlassen, dass der Zug zu einem späteren Zeitpunkt erneut abfahrtsbereit gemeldet wird. Im Falle der Trassenneubestellung wird die ursprüngliche Zugtrasse storniert.

In begründeten Ausnahmefällen, z. B. wenn es für die Flüssigkeit des gesamten Betriebsablaufs erforderlich ist und keine sonstigen betrieblichen Gründe dagegen sprechen, kann die BZ der DB Netz AG – in Abstimmung mit der Leitstelle des ZB oder des einbezogenen EVU – entscheiden, dass eine Zugfahrt auch mehr als drei Stunden vor Plan durchgeführt wird. Die Entscheidung wird von der DB Netz AG dokumentiert.

6.3.3.4.2. Behandlung von Zugtrassen bei einer Verspätung

Ein zum vertraglich vereinbarten Zeitpunkt nicht abfahrtsbereiter Zug wird im Rahmen vorhandener Kapazitäten geführt. Ein Anspruch des ZB oder einbezogenen EVU, die Zugtrasse wie ursprünglich vertraglich vereinbart zu nutzen, besteht nicht, es sei denn die DB Netz AG hat die Verspätung verursacht.

Abweichend zu Vorstehendem lässt die DB Netz AG keine Zugfahrt ab einem Zuanfangsbahnhof oder einem Unterwegsauftenthalt mehr zu, wenn die Verspätung gegenüber der vertraglich vereinbarten Zugtrasse 20 Stunden oder mehr beträgt. Der ZB oder das einbezogenen EVU benötigt für die Weiterfahrt die Zuweisung einer neuen Zugtrasse. Diese ist über die Internetanwendung unter der Adresse <https://20hzug.dbnetze.com/> zu bestellen.

Für die Anmeldung der neuen Zugtrassen gelten hinsichtlich der Fristen für die Anmeldung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr.

Bei Zugtrassen für außergewöhnliche Transporte, für die gem. Ziffer 3.4.3.1 und 4.7.1 eine „Betriebsprogrammstudie für aT und Versuchsfahrten“ nach Ziffer 5.4.9 durchzuführen ist, muss vor der Neuanschreibung der Zugtrasse ggf. eine neue „Betriebsprogrammstudie für aT und Versuchsfahrten“ beauftragt werden, wenn der neue Transporttag nicht in der bestehenden

Betriebsprogrammstudie erfasst ist bzw. der im Studienergebnis vorgegebene Transportplan nicht mehr einzuhalten ist.

Wird vom ZB in diesem Fall keine auf den neuen Transporttag passende Betriebsprogrammstudie vorgelegt, wird die Trassenanmeldung als nicht plausibel im Sinne der Ziffer 4.2.2.2 behandelt.

6.3.4 Betrieblicher Vorrang von Trassen für Energieträger im Sinne der Anlage EnSiTrV

Vorrangige Trassen für Energieträger im Sinne der Anlage EnSiTrV gem. Ziff. 2.6.1.5 bzw. 4.2.2.6.3 haben grundsätzlich Nachrang nach dringlichen Hilfszügen, aber Vorrang vor allen anderen Zügen inkl. vor SPFV-Zügen mit dem Zusatz Express nach Maßgabe der Regelungen für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen (vgl. Ziffer 6.3.3.1.1).

6.4 Betriebliche Informations- und -überwachungssysteme

6.4.1 Informationssysteme für Trassen

LeiDis

Für die Bedingungen der Nutzung der LeiDis-Produkte siehe Ziffer 5.5.4.

TIS

TIS ist eine webbasierte Anwendung, die das internationale Zugmanagement durch die Bereitstellung von Echtzeit-Zugdaten über internationale Züge unterstützt. Die relevanten Daten werden direkt aus den Systemen der DB Netz AG bezogen, und alle Informationen der verschiedenen Infrastrukturbetreiber werden zu einer Zugfahrt vom Abfahrts- oder Ausgangsort bis zum Endziel kombiniert. Auf diese Weise kann ein Zug von Anfang bis Ende grenzüberschreitend überwacht werden.

ZB und Betreiber von Serviceeinrichtungen können ebenfalls Zugang zum TIS erhalten, indem sie die TIS-Nutzungsvereinbarung mit RNE unterzeichnen. Mit der Unterzeichnung der Vereinbarung erklärt sich der TIS-Benutzer damit einverstanden, dass der RNE Zuginformationen an kooperierende TIS-Benutzer weitergibt. Der TIS-Benutzer hat Zugang zu den Daten seiner eigenen Züge und zu den Zügen anderer TIS-Benutzer, wenn diese bei derselben Zugfahrt kooperieren (d.h. standardmäßige gemeinsame Datennutzung).

Der Zugang zu TIS ist unentgeltlich. Ein Benutzerkonto kann über den RNE TIS-Support beantragt werden:

Support.tis@rne.eu

Mehr Informationen können auf folgender Seite gefunden werden: <http://tis.rne.eu>.

6.4.2 Informations- und Kommunikationssystem für Anlagenstörungen (IKAs) in Serviceeinrichtungen

Die DB Netz AG bietet mit dem Informations- und Kommunikationssystem für Anlagenstörungen, IKAs, den ZB oder einbezogenen EVU eine Möglichkeit, Infrastrukturmängel an den von ihnen genutzten Nutzungsobjekten zu melden. Die DB Netz AG bestätigt den Eingang der Mängelmeldung. Sie prüft, ob ein zu beseitigender Mangel vorliegt bzw. ob der Mangel in angemessener Frist beseitigt werden kann. Ist dies der Fall, so benennt sie dem ZB, soweit möglich, einen voraussichtlichen Beseitigungstermin oder eine Mitteilung darüber, wann der Mangel behoben wurde. Weitere Informationen zur Nutzung von IKAs werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/ikas

Die Nutzungsbedingungen für das NeCo (die für IKAs zugrunde liegende IT-Plattform), sind als Anlage 3.4.3.1 Bestandteil dieser NBN.

6.4.3 Betrieb Live Kommunikationsplattform für betriebliche Kommunikation im Störfall

Die DB Netz AG bietet mit Betrieb Live eine webbasierte Kommunikationsplattform an, mit der sich im Störfall alle Beteiligten des Eisenbahnbetriebs schneller über operative aufgetretene Einschränkungen auf der Infrastruktur der DB Netz AG austauschen können.

Betrieb Live verschafft schnell und unmittelbar einen Überblick über das Betriebsgeschehen bei Störungen auf der Infrastruktur der DB Netz AG. Es unterstützt die Teilnehmer bei den betrieblichen Dispositionsentscheidungen und erleichtert den EVU die Information ihrer Kunden.

Zur Kommunikation von Informationen im Rahmen der Störungsdisposition verwenden die Betriebsleitstellen der DB Netz AG primär das Kommunikationsverfahren Betrieb Live.

Mit Betrieb Live dürfen keine sicherheitsrelevanten Anweisungen oder Handlungen kommuniziert werden. Bilaterale Absprachen zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen und der DB Netz AG, z.B. in Bezug auf Abweichungen von einer geplanten Zugcharakteristik, sind in Betrieb Live ebenfalls nicht zugelassen.

Die Nutzungsbestimmungen Betrieb Live sind im Internet abrufbar. Wesentliche Grundsätze zur Bedienung des Verfahrens sind im Benutzerhandbuch Betrieb Live beschrieben. Das Benutzerhandbuch ist im Verfahren eingebettet und wird bei Bedarf aktualisiert. Der Zugang zu Betrieb Live ist unentgeltlich. Ein Benutzerkonto kann über Ihren zuständigen Vertriebspartner beantragt werden.

<https://betrieblive.reisenden.info/aktuell>

7 SERVICEEINRICHTUNGEN

7.1 Einleitung

Dieser Abschnitt regelt die spezifischen Rechte und Pflichten zwischen den ZB oder den einbezogenen EVU und der DB Netz AG hinsichtlich

- der Nutzung von Kapazitäten in den Serviceeinrichtungen
- und – soweit angeboten – der Erbringung von unmittelbar mit der jeweiligen Serviceeinrichtung zusammenhängenden Serviceleistungen.

7.2 Überblick über die Serviceeinrichtungen

Serviceeinrichtungen werden sowohl von der DB Netz AG als auch von Dritten betrieben.

- Die Serviceeinrichtungen der DB Netz AG werden in Ziffer 7.3 und Unterziffern beschrieben.
- Für die Nutzung von Wartungseinrichtungen der DB Netz AG gelten die BfW, die nicht Bestandteil der NBN sind. Diese werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/bfw

- Serviceeinrichtungen anderer Betreiber können unter folgendem Link des VDV abgerufen werden.

www.vdv.de

Auf der Homepage der DB Netz AG (www.dbnetze.com/betreiber_serviceeinrichtungen) findet sich zudem eine pdf-Übersicht mit Link zur jeweiligen Internetseite aller Serviceeinrichtungen, die der DB Netz AG von den Betreibern der Serviceeinrichtungen genannt wurden.

Zudem wurde auf europäischer Ebene das Rail Facility Portal (RFP) als gemeinsames Webportal entwickelt, um für Betreiber von Serviceeinrichtungen eine Plattform zu bieten, auf der sie Informationen über ihre Einrichtungen / Dienstleistungen in Übereinstimmung mit den einschlägigen EU-Vorschriften veröffentlichen und für ihre Einrichtungen und Dienstleistungen werben können.

Weitere Informationen finden sich unter <http://railfacilitiesportal.eu>.

7.3 Serviceeinrichtungen der DB Netz AG

7.3.1 Gemeinsame Bestimmungen

7.3.1.1 Allgemeine Informationen

Die DB Netz AG betreibt und erbringt Leistungen in Serviceeinrichtungen nach § 2 Abs. 9 AEG. Dabei findet keine Differenzierung nach betrieblichen Funktionen wie. z.B. Rangierbahnhöfen oder Zugbildungseinrichtungen statt, sondern nach Funktionalitäten und Produktkategorien gemäß Ziffer 7.3.1.2.1.

Die Serviceeinrichtungen der DB Netz AG können unter folgendem Link eingesehen werden:

www.dbnetze.com/serviceeinrichtungen

7.3.1.1.1. Begriffsbestimmungen

7.3.1.1.1.1. Kapazität

Kapazität umfasst die gemäß Ziffer 7.1 von der DB Netz AG betriebene Infrastruktur in einer bestimmten Serviceeinrichtung.

7.3.1.1.1.2. Funktionalität

Jeder Kapazität, die nicht Zusatzausstattung ist, ist eine Funktionalität zugeordnet.

Die Funktionalität beschreibt den seitens der DB Netz AG für das jeweilige Nutzungsobjekt primär vorgesehenen Nutzungszweck und ist neben anderen Kriterien maßgebend für die Kapazitätszuweisung. Hierbei wird unterschieden zwischen den Funktionalitäten „Zugbildung“, „Ab- und Bereitstellung“, „Be- und Entladung“, „Disposition“ und „Zuführung“.

7.3.1.1.1.3. Produktkategorie

Jeder Kapazität mit einer Funktionalität ist jeweils eine Produktkategorie zugeordnet. Hiervon ausgenommen sind die Funktionalitäten „AnDi“ und „Zuführung“. Die Produktkategorie ergibt sich aus ihrer technischen Ausstattung in Verbindung mit ihrer Funktionalität. So sind z.B. Gleise der Funktionalität „Ab- und Bereitstellung“ mit großer Nutzlänge und anspruchsvoller Weichenanbindung einer hochwertigen Produktkategorie zugeordnet. Gleise mit kurzer Länge oder einfacher bzw. einseitiger Weichenanbindung sind einer geringwertigeren Produktkategorie zugeordnet. Die Produktkategorie hat maßgeblichen Einfluss auf das Nutzungsentgelt.

7.3.1.1.1.4. Nutzungsobjekte

- a) Die vertragliche Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen der DB Netz AG im Sinne des § 2 Abs. 9 AEG erfolgt über Nutzungsobjekte. Ein Nutzungsobjekt besteht im Regelfall aus einem Gleis, den zugeordneten Weichen sowie der ggf. vorhandenen Oberleitung. Zusatzausstattungen sind eigenständige Nutzungsobjekte, die jedoch nur gemeinsam mit einem örtlich zugehörigen Gleis (Nutzungsobjekt oder ein mit der DB Netz AG vereinbartes Trassengleis) genutzt werden dürfen.
- b) Nutzungszweck
Die Nutzung von Nutzungsobjekten ist nur zu dem vertraglich vereinbarten Nutzungszweck im betriebsüblichen Maße zulässig.
- c) Räumung von Nutzungsobjekten
Der ZB oder das einbezogene EVU hat die benutzten Nutzungsobjekte fristgerecht freizumachen. Für die Räumung benutzter Serviceeinrichtungen gelten die Regelungen der Ziffer 6.3.3.3.

Der ZB oder das einbezogene EVU stellt die DB Netz AG von eventuell hieraus resultierenden Ansprüchen Dritter auf Schadenersatz wegen Überschreitung der Nutzungszeit frei. Weitergehende Schadenersatzansprüche bleiben unberührt. Für die Dauer der Überschreitung ist das Nutzungsentgelt nach der jeweils gültigen Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG zu entrichten.

7.3.1.2 Leistungen

7.3.1.2.1. Differenzierung von Funktionalitäten und Produktkategorien

Die Serviceeinrichtungen bzw. Nutzungsobjekte werden nach verschiedenen Funktionalitäten und innerhalb dieser nach verschiedenen Produktkategorien unterschieden.

Die Produktkategorien gemäß Ziffer 7.3.1.2.1.2 sind maßgeblich für den Leistungsumfang und die Festlegung der Infrastrukturnutzungsentgelte.

Die jeweilige Funktionalität und Produktkategorie einer Kapazität und Kapazitätsgleise werden gemäß Ziffer 7.3.1.1 veröffentlicht.

Gleise, die der dispositiven Kapazitätssteuerung unterliegen, sind in der Liste der Serviceeinrichtungen mit dem Zusatz „Kapazitätsgleise“ gekennzeichnet (vgl. Ziffer 7.3.1.2.3.1). Kapazitätsgleise sind keine eigenständige Funktionalität oder Produktkategorie im Sinne der Ziffern 7.3.1.1. bis 7.3.1.2. der NBN. Weitere Kapazitätsgleise können im Rahmen des Koordinierungsverfahrens bezüglich der jeweiligen Serviceeinrichtung, in der bereits bestimmte Gleise als Kapazitätsgleise ausgewiesen sind, bestimmt werden. Sofern sich im Rahmen des Koordinierungsverfahrens gemäß Ziffer 7.3.1.6.3.1.1 Änderungen in Bezug auf das Zusatz „Kapazitätsgleise“ ergeben sollten,

werden die ZB hierüber in geeigneter Weise informiert und die Liste der Serviceeinrichtungen wird aktualisiert.

Änderungen der Funktionalität oder Produktkategorie sowie die Ausweisung von Kapazitäten für den Eigenbedarf der DB Netz AG finden grundsätzlich nur zum 01.06. eines jeden Jahres unter angemessener Berücksichtigung der Belange des ZB oder des einbezogenen EVU statt. Unterjährige Änderungen der Funktionalität und Produktkategorie erfolgen entsprechend Ziffer 7.3.1.5.4.

7.3.1.2.1.1. Unterteilung der Funktionalitäten

Die Funktionalitäten bezeichnen die infrastrukturelle Zweckbestimmung (Zugbildung und - Auflösung, Ab- und Bereitstellung, Be- und Entladung) einer Serviceeinrichtung. Die jeweilige Funktionalität wird gemäß Ziffer 7.3.1.1 veröffentlicht. Eine andere Nutzung als die, die durch die Funktionalität beschrieben ist, ist im Rahmen der betrieblich-technischen Ausstattung der Anlage möglich.

Insbesondere stehen die Kapazitäten in der Funktion Disposition und AnDi-Gleis für verschiedene Nutzungszwecke des ZB zur Verfügung.

Angaben zum Vorhandensein von Verkehrs- und Rangiererwegen sowie zur Beleuchtung von Gleisen in Serviceeinrichtungen in den grafischen Skizzen im Anmeldesystem APN sind nicht Bestandteil der jeweiligen Funktionalität, sondern dienen der Information der ZB und entbinden den ZB nicht von seinen Verpflichtungen aus Ziffer 7.3.1.2.6. Die in den Skizzen veröffentlichten Informationen beschreiben den Zustand der Anlagen, die diese im Rahmen einer bis Dezember 2020 durchgeführten Erhebung hatten. Die DB Netz AG bemüht sich, diese Beschreibung aktuell zu halten. Auf den veröffentlichten Zustand besteht kein Anspruch.

Die im Anmeldesystem APN veröffentlichten grafischen Skizzen von Betriebsstellen stellen lediglich eine schematische Darstellung dieser Anlagen/Serviceeinrichtungen. Sie sind nicht maßstabsgetreu und enthalten keine Geodaten zu einzelnen Nutzungsobjekten.

Folgende Funktionalitäten werden unterschieden:

- a) Die Funktionalität **Zugbildung** und **-auflösung** kennzeichnet sich durch die Bildung und Auflösung von Zügen mit Wagenaustausch sowie der notwendigen Tätigkeiten nach Abschluss der Zugbildung, insbesondere der wagentechnischen Behandlung.
- b) Die Funktionalität **Ab-** und **Bereitstellung** kennzeichnet sich durch die Abstellung von Zügen, Wagen und Triebfahrzeugen sowie der damit verbundenen notwendigen Tätigkeiten, insbesondere der wagentechnischen Behandlung vor oder nach einer Zug- oder Rangierfahrt.
- c) Die Funktionalität **Be-** und **Entladung** kennzeichnet sich durch den Umschlag von Gütern von der Straße bzw. der Schiene auf die Schiene und umgekehrt.
- d) Die Funktionalität **Disposition** gilt für Kapazitäten, für die nur eine kurzzeitige Nutzung vorgesehen ist. Die jeweilige Nutzung ist je nach Serviceeinrichtung, in welcher sich die Gleise befinden, entweder auf zwei oder auf maximal acht Stunden begrenzt. Vgl. auch Ziffer 7.3.1.6.1.5.
- e) Der Funktionalität **Zuführung** sind alle Kapazitäten zugeordnet, die nicht den Funktionalitäten Zugbildung/-auflösung, Ab-/Bereitstellung, Be-/Entladung bzw. Disposition zugeordnet sind. Sie dienen dem Anschluss an das Schienennetz der DB Netz AG oder Infrastrukturen Dritter. Die Anschlussweichen zählen nicht zu den Serviceeinrichtungen der DB Netz AG. Für die Kapazitäten, die der Funktionalität Zuführung zugeordnet sind, werden keine Entgelte im Sinne von Ziffer 7.3.1.4.1 erhoben, wenn sie für den Nutzungszweck Zuführung genutzt werden. Wird ein Nutzungsobjekt, das der Funktionalität Zuführung zugeordnet ist, für einen anderen Nutzungszweck genutzt, wird ein Entgelt nach Ziffer 7.3.1.4 erhoben. Vgl. auch Ziffer 7.3.1.6.1.7.

Den Gleisverbindungen sind keine Kapazitäten und keine Funktionalität zugeordnet. Gleisverbindungen sind alle Gleise und Weichen, die ausschließlich der Erreichbarkeit von Gleisen innerhalb der DB Netz AG eigenen Serviceeinrichtung dienen. Sie können ohne gesonderte Anmeldung genutzt werden und werden nicht gesondert bepreist.

7.3.1.2.1.2. Unterteilung der Produktkategorien

Innerhalb der Funktionalitäten gemäß Ziffer 7.3.1.2.1.1, lit. a) bis d) werden die Kapazitäten zusätzlich den Produktkategorien I, II und III zugeordnet.

Maßgeblich für die Zuordnung zu einer Produktkategorie ist die technische Ausstattung sowie ggf. die verfügbare Nutzlänge der Kapazität.

Innerhalb der nachfolgend benannten Funktionalitäten werden die Produktkategorien wie folgt unterteilt:

a) Funktionalität Zugbildung und -auflösung

- a. Die Produktkategorie „**Zugbildung I**“ umfasst alle Anlagen der Funktionalität Zugbildung und -auflösung, die über vollautomatische Ablaufbetriebssteuertechnik verfügen. Die vollautomatische Ablaufbetriebssteuertechnik kennzeichnet sich durch eine vollautomatische Geschwindigkeitssteuerung mit Berg-/Talbremsen, Richtungsgleisbremsen sowie ggf. Wagenförderanlagen und/oder Gefälleausgleichsbremsen mit versenk-/verfahrbaren Gleisabschlüssen als integrierte Technikbestandteile. Der Leistungsumfang der Produktkategorie umfasst das Gleis, die vorhandene Weichenanbindung, die ggf. vorhandene Oberleitung sowie den Ablaufberg. Die vorhandene vollautomatische Ablaufbetriebssteuertechnik ist Teil der Kapazität.
- b. Die Produktkategorie „**Zugbildung II**“ umfasst alle Anlagen der Funktionalität Zugbildung und -auflösung, die über halbautomatische Ablaufbetriebssteuertechnik verfügen. Die halbautomatische Ablaufbetriebssteuertechnik kennzeichnet sich durch eine halbautomatische Geschwindigkeitssteuerung mit Berg- und/oder Talbremsen sowie z.T. Richtungsgleisbremsen als integrierte Technikbestandteile. Der Leistungsumfang der Kapazität umfasst das Gleis, die vorhandene Weichenanbindung, die ggf. vorhandene Oberleitung sowie den Ablaufberg. Die vorhandene halbautomatische Ablaufbetriebssteuertechnik ist Teil der Kapazität.
- c. Die Produktkategorie „**Zugbildung III**“ umfasst alle Anlagen der Funktionalität „Zugbildung und -auflösung“, die keinen bzw. nur einfachsten Technisierungsgrad aufweisen. Die Zugbildung erfolgt durch Verfahren oder Verstoßen der Wagen/-gruppen. Das Bedrücken der Wagen/-gruppen erfolgt manuell durch Personal bzw. Lokeinsatz des ZB bzw. des einbezogenen EVU. Der Leistungsumfang der Kapazität umfasst das Gleis, die vorhandene Weichenanbindung, die ggf. vorhandene Oberleitung sowie den Ablaufberg. Zusätzlich werden alle über eine gemeinsame Weichenverbindung angeschlossenen Gleisharfen mit mindestens drei Gleisen, die eine Nutzlänge von mindestens 400 m haben, dieser Produktkategorie zugeordnet. Darüber hinaus können im Einzelfall weitere Kapazitäten der Produktkategorie Zugbildung III zugeordnet sein.

Der jeweiligen Produktkategorie werden alle in der jeweiligen Zugbildungsanlage enthaltenen Kapazitäten, die zum Betrieb der Zugbildungsanlage erforderlich sind, zugeordnet. Hierzu zählen insbesondere Einfahrgleise/-gruppen, Berggleise, Richtungsgleise/-gruppen sowie Ausfahrgleise/-gruppen. Zusatzausstattungen im Sinne von Ziffer 7.3.1.2.4 werden separat vermarktet.

b) Funktionalität Ab- und Bereitstellung und Disposition

- a. Die Produktkategorie „**Abstellung I**“ umfasst alle Anlagen der Funktionalitäten Ab- und Bereitstellung und Disposition, die folgende Parameter in der technischen Ausstattung der Weichenanbindung sowie in der NL der Gleise erfüllen:
 - zweiseitig angebundene Gleise über 215 m NL mit Weichenanbindung in:
 - ferngestellter Technik (Bedienung durch Personal der DB Netz AG);

- Mischform ferngestellte und Technik für elektrisch ortsgestellte Weichen (EOW-Technik, Bedienung durch Personal des EVU);
 - Mischform ferngestellte und manuelle (Bedienung durch Personal des EVU) Technik.
- b. Die Produktkategorie „**Abstellung II**“ umfasst alle Anlagen der Funktionalitäten „Ab- und Bereitstellung“ und „Disposition“, die folgenden Parameter in der technischen Ausstattung der Weichenanbindung sowie in der Nutzlänge (NL) der Gleise erfüllen:
- einseitig angebundene Gleise mit Weichenanbindung in:
 - EOW-Technik;
 - ferngestellter Technik;
 - zweiseitig angebundene Gleise mit Weichenanbindung in:
 - EOW-Technik;
 - ferngestellter Technik bis max. 215 m NL;
 - Mischform EOW- und manuelle Technik;
 - Mischform EOW- und ferngestellte Technik bis max. 215 m NL;
 - Mischform ferngestellte und manuelle Technik bis max. 215m NL.
- c. Die Produktkategorie „**Abstellung III**“ umfasst alle ein-/zweiseitig angebundene Gleisanlagen der Funktionalitäten „Ab- und Bereitstellung“ und „Disposition“, bei denen die Weichenanbindung in manueller Technik (manuelle Einzelbedienung der Weichen durch Personal des EVU) erfolgt.

Der Leistungsumfang in allen Produktkategorien der Funktionalitäten „Ab- und Bereitstellung“ sowie „Disposition“ umfasst jeweils das Gleis, dessen vorhandene Weichenanbindung sowie die ggf. vorhandene Oberleitung. Zusatzausstattungen im Sinne von Ziffer 7.3.1.2.4 werden separat vermarktet.

c) Funktionalität Be- und Entladung

- a. Die Produktkategorie „**Beladung I**“ umfasst alle Anlagen der Funktionalität „Be- und Entladung“, die eine Ladekantenlänge über 215 m aufweisen. Sie dienen damit im Wesentlichen der Behandlung von Ganzzügen.
- b. Die Produktkategorie „**Beladung II**“ umfasst alle Anlagen der Funktionalität „Be- und Entladung“, die eine Ladekantenlänge von mehr als 90 m bis zu 215 m aufweisen. Sie dienen damit im Wesentlichen der Behandlung von Wagengruppen.
- c. Die Produktkategorie „**Beladung III**“ umfasst alle Anlagen der Funktionalität „Be- und Entladung“, die eine Ladekantenlänge bis zu 90 m aufweisen. Sie dienen damit im Wesentlichen der Behandlung von Wagen im Einzelwagenverkehr.

Der Leistungsumfang in allen Produktkategorien der Funktionalität „Be- und Entladung“ umfasst die Ladestraße, ggf. vorhandene Laderampen, die Zuführungsstraße sowie die zugeordneten Gleise, deren vorhandene Weichenanbindungen und ggf. vorhandene Oberleitung. Bedient sich ein ZB eines Dritten zur Vorlagerung und/oder Verladung, so haftet der ZB im Verhältnis zur DB Netz AG für ein Verschulden des Dritten im gleichen Umfang wie für eigenes Verschulden. Zusatzausstattungen im Sinne von Ziffer 7.3.1.2.4 werden separat vermarktet.

Der ZB und das einbezogene EVU haben die durch ihn verursachten Verunreinigungen der angemieteten Nutzungsobjekte zu beseitigen und etwaige angefallene Rückstände zu entsorgen. Dies gilt unabhängig von der Art des verladenen Gutes. Der ZB und das einbezogene EVU muss bei Nutzungsbeginn etwaige Verunreinigungen oder angefallene Rückstände des vorherigen Nutzers dokumentieren und der regionalen Vermarktung für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG mitteilen. Dokumentiert der ZB und das einbezogene EVU bei Nutzungsbeginn etwaige Verunreinigungen oder angefallene Rückstände des vorherigen Nutzers an den Nutzungsobjekten

nicht, so erkennt er an, dass er die angemieteten Nutzungsobjekte (Ladestelle) gereinigt vorgefunden hat. Er hat die von ihm genutzten Nutzungsobjekte mit Ablauf der jeweiligen Nutzung gereinigt zu hinterlassen, den gereinigten Zustand der Nutzungsobjekte zu dokumentieren und diesen der regionalen Vermarktung für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG mitzuteilen.

Sofern es im jeweils laufenden Fahrplanjahr zu Verunreinigungen an den Nutzungsobjekten (Ladestelle) gekommen ist, so dass diese nicht mehr uneingeschränkt nutzbar sind, behält sich die DB Netz AG im Gelegenheitsverkehr vor, diese konkreten Gleise der Funktionalität Be- und Entladung nur auf Anfrage über APN zu vermarkten. In diesen Fällen wird der ZB durch die regionale Vermarktung für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG explizit auf seine Reinigungs- und Dokumentationspflichten hingewiesen.

Ziffer 7.3.1.4.1.4 bleibt unberührt.

7.3.1.2.2. Weichenbedienung

Ferngestellte Weichen bedient die DB Netz AG. Bei ortsgestellten Weichen erfolgt die Bedienung durch den ZB oder das einbezogene EVU.

7.3.1.2.3. Anlagendisponent

Die DB Netz AG setzt in den Serviceeinrichtungen

- a) Aachen West mit dispositiver Kapazitätssteuerung
- b) Duisburg-Ruhrort Hafen in Verbindung mit Rheinhausen
- c) Köln Eifeltor mit dispositiver Kapazitätssteuerung
- d) Köln-Kalk Nord
- e) Oberhausen West in Verbindung mit Oberhausen-Osterfeld Süd
- f) Passau Hbf

Anlagendisponenten (AnDi) ein. Der AnDi übernimmt im Gelegenheitsverkehr innerhalb von 73 Stunden vor Nutzungsbeginn die Zuweisung von Nutzungsobjekten sowie die Koordination der Nutzung von Kapazitäten in diesen Serviceeinrichtungen. Seine Aufgabe ist es, in Zusammenarbeit mit der regionalen Vermarktung für Serviceeinrichtungen der örtlich zuständigen Region sowie mit den betriebsführenden Stellen vor Ort insbesondere

- a) in diesen Serviceeinrichtungen - mit Ausnahme der AnDi-Gleise - soweit diese nicht vollständig belegt sind, kurzzeitige Nutzungen (vgl. Ziffer 7.3.1.6.1.5 lit. e)) abzustimmen,
- b) in diesen Serviceeinrichtungen - mit Ausnahme der AnDi-Gleise - soweit diese vollständig an andere EVU vergeben sind, Nebennutzungen (vgl. Ziffer 7.3.1.6.3.3) zu koordinieren,
- c) soweit eine Zuweisung nach Buchst. a) und b) nicht möglich ist, Nutzungsobjekte in den AnDi-Gleisen zuzuweisen.

Der Anlagendisponent ist hierbei Ansprechpartner für die ZB oder einbezogenen EVU, die beteiligten Stellen der DB Netz AG sowie ggf. angrenzende EIU. Die Weisungen des AnDi sind zu befolgen.

7.3.1.2.3.1. Anlagendisponent mit dispositiver Kapazitätssteuerung

Gleise, für die in der Liste der Serviceeinrichtungen der Zusatz „Kapazitätsgleise“ ausgewiesen ist, unterliegen der dispositiven Kapazitätssteuerung. Die dispositive Kapazitätssteuerung erlaubt dem AnDi, ohne Rücksprache mit dem Hauptnutzer des Gleises, jedoch unter Beachtung der durch den Hauptnutzer gemeldeten Kapazitätsfreimeldungen für dieses Gleis (freie Zeitfenster), eine Nebennutzung im Gelegenheitsverkehr zuzulassen. Für die Entgeltabrechnung dieser Nebennutzungen gelten die Bestimmungen der Ziffer 7.3.1.4.2.2.

Die Hauptnutzer der Kapazitätsgleise sind verpflichtet, die für das folgende Fahrplanjahr vorgesehene Gleisbelegung (Betriebsprogramm = freie Zeitfenster) der zugewiesenen

Kapazitätsgleise bis spätestens 15.11. eines Jahres zu beschreiben. Dazu gehören auch die Betriebsprogramme von Kooperationspartnern. Dafür stellt die DB Netz AG eine Unterlage zur Verfügung. Nach Übersendung der Daten durch den ZB an die regionale Vermarktung für Serviceeinrichtungen werden die Daten (freie Zeitfenster) im AnDi-Tool hinterlegt, um dem AnDi die Disposition der Serviceeinrichtung im Sinne der dispositiven Kapazitätssteuerung zu ermöglichen. Diese Vorabmeldung von freien Kapazitäten hat keinen Einfluss auf die vertraglich festgelegten Kapazitäten des Hauptnutzers. Der Hauptnutzer hat Anspruch auf Kapazitäten im vertraglich festgelegten Umfang. Wenn die vertraglich festgelegte Kapazität durch eine Nebennutzung belegt ist, erhält der Hauptnutzer eine Erstattung gemäß Ziffer 7.3.1.4.2.2. Grundlegende Änderungen am Betriebsprogramm sind der regionalen Vermarktung für Serviceeinrichtungen unverzüglich zu melden. Die regionale Vermarktung für Serviceeinrichtungen wird daraufhin die angepassten Zeitfenster im AnDi-Tool hinterlegen.

Im AnDi-Tool können die ZB die jeweilige Belegung der Gleise in Köln-Eifeltor und Aachen West tagesaktuell einsehen.

Die Anmeldung von Kapazitäten (Ziffer 7.3.1.6.1.1.) und die Zuweisung (Ziffer 7.3.1.6.3.2.) von Kapazitäten im Gelegenheitsverkehr für die Serviceeinrichtungen Köln Eifeltor und Aachen West durch die ZB erfolgt ausschließlich über das AnDi-Tool (vgl. Ziffer 7.3.1.6.1.8.).

Für die Disposition (Kapazitätssteuerung) der Nutzungen im Gelegenheitsverkehr durch den Anlagendisponenten gilt folgende Reihenfolge:

- Freie APS Gleise (für die kein Nutzungsvertrag vorliegt)
- Nutzungen in Gleisen für die dispositive Kapazitätssteuerung (Kapazitätsgleise), sofern das Gleis frei und gemäß Kapazitätsfreimeldung vsl. keine Belegung zu erwarten ist.
- Kurzzeitige Nutzung (vgl. 7.3.1.6.3.3.) zur Nebennutzung (außer Kapazitätsgleise) mit Hauptnutzer abstimmen
- Nutzung den Dispositionsgleisen zuweisen
- Nutzung den AnDi-Gleisen zuweisen

7.3.1.2.4. Zusatzausstattung der Serviceeinrichtungen

Die DB Netz AG bietet in bestimmten Serviceeinrichtungen Zusatzausstattungen an. Jede Zusatzausstattung stellt ein individuelles Nutzungsobjekt dar. Diese werden im Einzelnen in der Liste der Serviceeinrichtungen im Internet veröffentlicht:

www.dbnetze.com/serviceeinrichtungen

Die Benutzung dieser Zusatzausstattungen, die grundsätzlich durch Personal des ZB oder einbezogenen EVU bedient werden, wird – soweit erforderlich – örtlich geregelt. Ein Anspruch auf Zuweisung und Nutzung besteht nur für die jeweils vorhandenen Zusatzausstattungen und unter Beachtung der Ziffer 7.3.1.1.1.4. Ziffer 7.3.1.4.6 bleibt unberührt.

Zu den von der DB Netz AG angebotenen Zusatzausstattungen zählen:

7.3.1.2.4.1. Besandungsanlagen

Besandungsanlagen dienen dem Befüllen der Bremssandbehälter von Fahrzeugen. Der hierfür erforderliche spezielle Sand wird durch den ZB oder das einbezogene EVU gestellt.

7.3.1.2.4.2. Drehscheiben

Drehscheiben dienen zum horizontalen Drehen von Fahrzeugen und zur wahlweisen Herstellung eines Fahrweges zwischen zwei oder mehreren Gleisen.

7.3.1.2.4.3. Druckluftständer

Neben den ortsfesten Bremsprobegeräten (vgl. Ziffer 7.3.1.2.4.11) können auch Entnahmestellen in Form von Druckluftständern mit oder ohne Stromanschluss zum Einsatz kommen, mit denen

die vom Nutzer eigenverantwortlich beigestellten mobilen Bremsprobegeräte betrieben werden können. Die Schnittstelle definiert sich über die Anschlusskupplung (HL bzw. HBL- Kupplungskopf) und der Strom-versorgungseinheit (230 V Steckdose) der Druckluftständer. Jedem Druckluftständer ist ein Druckluftschlauch und eine Schlauchaufbewahrung z.B. Schlauchablage, Schlauchhalter oder Schlauchaufroller zugeordnet.

Ein ggf. am Druckluftständer erforderliches Befestigungselement für das mobile Bremsprobegerät ist Bestandteil des Druckluftständers der DB Netz AG.

Druckluftständer sind in unterschiedlichen Ausführungen vorhanden.

- Druckluftständer ohne Stromanschluss dienen unter Einsatz mobiler manuell bedienbarer der Durchführung von Bremsproben an Güter- oder Reisezügen sowie deren Füllen oder Druckerhaltung.
- Druckluftständer mit 230 V Stromanschluss bilden eine Sonderbauform und dienen unter Einsatz mobiler funkferngesteuerter Bremsprobegeräte der rationellen Durchführung von Bremsproben an Güter- oder Reisezügen sowie deren Füllen oder Druckerhaltung. Der 230 V Stromanschluss dient lediglich zur Stromversorgung der Funkfernsteuerung der mobilen Bremsprobegeräte.

Die erforderlichen Druckluftschläuche zur Versorgung der Fahrzeuge stellt die DB Netz AG zur Verfügung. Ausgenommen hiervon sind Druckluftschläuche zum Anschluss mobiler Bremsprobegeräte, die nicht von der DB Netz AG zur Verfügung gestellt werden.

7.3.1.2.4.4. Einstiegshilfen

Einstiegshilfen dienen der Überwindung des Niveauunterschieds zwischen dem Fahrzeug und dem umgebenden Geländeniveau.

7.3.1.2.4.5. Elektranten

Elektranten mit einer Spannung von 230 V oder 400 V dienen der externen Stromversorgung für den Warmhaltebetrieb.

Zum Einsatz kommen derzeit zwei Ausführungen:

- Elektranten Typ 1 sind ältere Bauarten, bei denen mit Einstecken des Steckers unmittelbar die Versorgung mit Strom erfolgen kann.
- Elektranten Typ 2 sind neuere Bauarten (Elektrant smart ID), die mit einer Kundenidentifikation mittels Kundenkarte, welche von DB Energie ausschließlich zum Zweck des Strombezugs zur Verfügung gestellt wird, ausgestattet sind. Die Stromentnahme erfolgt erst nach Einstecken der Verbindungskabel und der erfolgreichen Identifikation durch die Kundenkarte.

Für die Vorhaltung und den sicheren Einsatz des Versorgungskabels zwischen Elektrant und Schienenfahrzeug ist der ZB oder das einbezogene EVU verantwortlich. Der Energieverbrauch wird im Rahmen der Neben- und Verbrauchskosten direkt durch DB Energie GmbH abgerechnet (vgl. Ziffer 7.3.1.4.1.4). Im Übrigen wird auf Ziffer 7.3.1.1.1.4 lit. b) verwiesen, wonach die Nutzung von Nutzungsobjekten nur zu dem vertraglich vereinbarten Nutzungszweck im betriebsüblichen Maß zulässig ist.

Für die Anmeldung bei DB Energie sowie zum Erhalt der Kundenkarte für den Strombezug an Elektranten des Typs 2 ist die folgende E-Mail-Adresse zu verwenden:

elektranten.dbenergie@deutschebahn.com

7.3.1.2.4.6. Elektrische Zugvorheizanlagen

Elektrische Zugvorheizanlagen dienen der externen Stromversorgung abgestellter Fahrzeuge ohne arbeitendes Triebfahrzeug. Mit ihrer Hilfe werden die Zugvorheizung und Klimatisierung von Fahrzeugen des Personenverkehrs sowie das Laden der Fahrzeugbatterie gewährleistet. Die

Nennspannung beträgt 1000 V. Die Steuerung der Heizabgänge kann als zentrale oder als örtliche Steuerung von Steuersäulen erfolgen. Der Energieverbrauch wird im Rahmen der Neben- und Verbrauchskosten direkt durch DB Energie GmbH abgerechnet (vgl. Ziffer 7.3.1.4.1.4).

7.3.1.2.4.7. Gleiswaagen

Gleiswaagen dienen der Ermittlung des Gesamtgewichts eines Fahrzeuges. Hierfür stellt die DB Netz AG statische und dynamische Gleiswaagen zur Verfügung.

- Bei statischen Gleiswaagen werden Fahrzeuge für den Wiegevorgang voneinander entkoppelt und im Stand einzeln gewogen.
- Dynamische Gleiswaagen erfassen zur Beschleunigung des Wiegevorgangs über eine elektronische Messeinrichtung alle Achsen eines Zuges, die zum jeweiligen Wagengewicht addiert werden.

7.3.1.2.4.8. Innenreinigungsanlagen

Innenreinigungsanlagen dienen der Behandlung von Personenzügen. Die Anlage besteht in der Regel aus:

- Arbeitsbühne,
- Beleuchtung,
- Druckluftluftversorgung,
- Strom- und Wasserversorgung,
- Medienschränke,
- Stationäre Abwasserentsorgungsanlage.

Der Energieverbrauch wird im Rahmen der Neben- und Verbrauchskosten direkt durch DB Energie GmbH abgerechnet (vgl. Ziffer 7.3.1.4.1.4).

7.3.1.2.4.9. Medienschränke

Medienschränke dienen der Behandlung von Fahrzeugen des Personenverkehrs. Sie sind in der Regel ausgestattet mit:

- einer Kalt- und Warmwasserver- und -entsorgung,
- einer Stromversorgung zu Reinigungszwecken.

Der Energieverbrauch wird im Rahmen der Neben- und Verbrauchskosten direkt durch DB Energie GmbH abgerechnet (vgl. Ziffer 7.3.1.4.1.4).

7.3.1.2.4.10. Ölumfüllstellen

Ölumfüllstellen auf Ladestraßen dienen der Befüllung und Entleerung von Lastkraftwagen und Eisenbahnwagen mit Ölerzeugnissen. Sie sind mit speziellen Umweltschutzeinrichtungen ausgestattet.

7.3.1.2.4.11. Ortsfeste Bremsprobegeräte

Ortsfeste Bremsprobegeräte dienen der rationellen Durchführung von Bremsproben an Güter- oder Reisezügen sowie deren Füllen und Druckerhaltung. Einem stationären Bremsprobegerät können bis zu maximal vier Entnahmestellen zugeordnet werden. Wobei immer nur an einer Entnahmestelle die Bremsprobe durchgeführt werden kann. Dabei kann die Anordnung der Entnahmestelle für stationäre Bremsprobegeräte separat neben dem Bremsprobegerät erfolgen oder direkt im Bremsprobegerät integriert sein. Je nach Ausstattung können stationäre Bremsprobegeräte manuell oder funkferngesteuert bedient werden. Für die Bedienung über Funk ist ein mobiles Datenerfassungsgerät erforderlich, dass vom ZB oder dem einbezogenen EVU bereitgestellt werden muss. Jeder Entnahmestelle ist ein Druckluftschlauch und eine Schlauchaufbewahrung z.B. Schlauchablage, Schlauchhalter oder Schlauchaufroller zugeordnet.

Die erforderlichen Druckluftschläuche zur Versorgung der Fahrzeuge stellt die DB Netz AG zur Verfügung.

7.3.1.2.4.12. Triebfahrzeugabstellung auf speziellen Triebfahrzeug-Abstellgleisen

Triebfahrzeugabstellung auf speziellen Triebfahrzeug-Abstellgleisen dient der regelmäßigen und ununterbrochenen Abstellung von Triebfahrzeugen (Tfz) in Betriebspausen, die länger als drei Stunden dauern. Tfz-Abstellgleise werden mit (z.B. Absorptionsmatten, Wannensystem) bzw. ohne Zusatzausstattung auf Basis der Umweltschutzrichtlinien angeboten. Durch eine Risikoabschätzung ermittelt die DB Netz AG, ob eine Zusatzausstattung erforderlich ist.

7.3.1.2.4.13. Stationäre Trinkwasserbefüllungsanlage

Stationäre Trinkwasserbefüllungsanlagen dienen der Versorgung von Fahrzeugen mit Trinkwasser. Deren Nutzung ist ausschließlich zum Befüllen der Wasservorratsbehälter der Fahrzeuge mit Trinkwasser vorgesehen. Die erforderlichen Wasserfüllschläuche zur Versorgung der Fahrzeuge stellt die DB Netz AG zur Verfügung. Die Wasserversorgung erfolgt durch die DB Netz AG. Der Wasserverbrauch wird im Rahmen der Neben- und Verbrauchskosten abgerechnet (vgl. Ziffer 7.3.1.4.1.4).

7.3.1.2.4.14. Stationäre Abwasserentsorgungsanlagen

Stationäre Abwasserentsorgungsanlagen dienen ausschließlich der Entsorgung von Abwässern aus Fahrzeugen des Personenverkehrs und können aus mehreren Entnahmestellen, die einzeln abgerechnet werden, bestehen.

7.3.1.2.4.15. Arbeitsbühnen

Arbeitsbühnen dienen dem sicheren Ein- und Aussteigen aus Eisenbahnfahrzeugen und ermöglichen das Arbeiten auf einer Ebene zum Zweck der Innenreinigung.

7.3.1.2.5. Besetzungszeiten Stellwerke

Für die Besetzung der Stellwerke zur Nutzung von Serviceeinrichtungen gelten folgende Grundsätze:

- a) Die Besetzungszeiten der Stellwerke, die für die Ein- und Ausfahrten in die Serviceeinrichtung erforderlich sind, richten sich nach den Vorgaben des Netzfahrplanes im Sinne der Ziffer 4.2.1.3 und der Ziffer 2.5.5 der DB Netz AG sowie eines hierauf für die Ein- und Ausfahrt in die Serviceeinrichtung erforderlichen zeitlichen Zuschlags.

Zur Ermittlung des erforderlichen Zuschlags fragt die DB Netz AG den Bedarf der ZB ab, die Nutzungen in Serviceeinrichtungen für den Netzfahrplan angemeldet bzw. erhalten haben.

Diese jeweiligen Öffnungszeiten können dem Infrastrukturregister der DB Netz AG (ISR) als Sachdaten entnommen werden. Sie werden am 15. November unter

www.dbnetze.com/isr

bekanntgegeben.

Für Anmeldungen im Gelegenheitsverkehr für die folgende, im Dezember beginnende Netzfahrplanperiode werden die Öffnungszeiten wie folgt bestimmt:

Bei einer Anmeldung nach dem 15. November gelten für die Bearbeitung, die am 15. November veröffentlichten Öffnungszeiten. Bei einer Anmeldung vor dem 15. November gelten für die Bearbeitung die Öffnungszeiten, die auf Basis des aktuellen Netzfahrplans bestimmt wurden, analog fort, sofern diese zu Gunsten des ZB von den am 15. November veröffentlichten Öffnungszeiten abweichen.

- b) Die Besetzungszeiten der Stellwerke, die für die Rangierbewegungen innerhalb der Serviceeinrichtung erforderlich sind, werden am 15. November unter:

www.dbnetze.com/isr

veröffentlicht. Zur Ermittlung der Besetzungszeiten dieser Stellwerke, die zum 15.11. eines jeden Jahres veröffentlicht werden, fragt die DB Netz AG den Bedarf der ZB ab, die Nutzungen in Serviceeinrichtungen für den Netzfahrplan angemeldet bzw. erhalten haben.

Änderungen der Öffnungszeiten aufgrund der nachfolgenden Regelung werden spätestens am 15. eines Monats für den Folgemonat veröffentlicht.

Anmeldungen von zusätzlicher Besetzung dieser Stellwerke sind so früh wie möglich, spätestens jedoch vier Wochen vor dem Beginn des Monats der beabsichtigten Rangiermaßnahme zu stellen.

Die DB Netz AG wird nicht fristgerecht abgegebene Anmeldungen bearbeiten und versuchen, die Besetzung sicherzustellen, eine Zusicherung hierfür besteht jedoch nicht.

Die ZB oder die einbezogenen EVU sollen - möglichst vier Wochen vor dem Beginn des Monats, in dem die Nutzung der Serviceeinrichtung erfolgen soll, zumindest jedoch so früh wie möglich - melden, wenn und soweit - etwa aufgrund von Feiertagen - kein Bedarf an der Besetzung der Stellwerke in der Serviceeinrichtung besteht.

Die Nutzung von SE kann auch außerhalb der Besetzungszeiten von Stellwerken erfolgen, soweit keine betrieblichen Handlungen durch Personal der DB Netz AG erforderlich sind.

Ist eine Verlängerung der Besetzungszeiten aufgrund einer Umleitung infolge von Baumaßnahmen notwendig, wird für diese Verlängerung kein gesondertes Entgelt erhoben. Gleiches gilt im Falle einer Verspätung, die von der DB Netz AG zu vertreten ist.

Ist eine Verlängerung der Besetzungszeiten aufgrund einer Verspätung notwendig, die der ZB oder das einbezogene EVU zu vertreten hat, gilt die Bestimmung der Ziffer 7.3.1.4.3. Weitere Informationen sind bei den Ansprechpartnern in den Regionen der DB Netz AG erhältlich. Die Kontaktdaten der Ansprechpartner werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/kontakte

7.3.1.2.6. Vermittlung von Ortskenntnissen

Die DB Netz AG vermittelt vor der erstmaligen Nutzung einer Serviceeinrichtung durch den ZB oder das einbezogene EVU die erforderliche Ortskenntnis.

7.3.1.3 Beschreibung der Serviceeinrichtung

Die Serviceeinrichtungen der DB Netz AG können unter folgendem Link eingesehen werden:

www.dbnetze.com/serviceeinrichtungen

Eine kartographische Übersicht über die Serviceeinrichtung findet sich im APN:

www.dbnetze.com/apn

7.3.1.3.1. Grenzen

Die Serviceeinrichtungen der DB Netz AG i. S. d. NBN sind territorial auf das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland beschränkt (vgl. Ziffer 1.3.2).

7.3.1.3.2. Abgabe von Infrastruktur

Eine Übersicht der Eisenbahninfrastruktur, die die DB Netz AG aktuell zur Übernahme bzw. zur Kostentragung anbietet, wird im Internet bereitgestellt:

www.dbnetze.com/abgabeinfrastruktur

7.3.1.4 Entgelte

7.3.1.4.1. Entgelt für die vertraglich vereinbarte Nutzung von Nutzungsobjekten

Für die vertraglich vereinbarte Nutzung von Nutzungsobjekten sind vom ZB oder einbezogenen EVU Entgelte nach Maßgabe der NBN, des Grundsatz-INV sowie des ENV-SE und der jeweils gültigen Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG zu entrichten. Für jede Produktkategorie gemäß Ziffer 7.3.1.2.1.2 wird ein separates Entgelt in der Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen ausgewiesen. Für Nutzungsobjekte, die Zusatzausstattungen sind, gelten die jeweils dafür veröffentlichten Entgelte.

Erfolgt die Nutzung in der Funktionalität Zuführung im Sinne der Ziffer 7.3.1.2.1.1 lit. e) Satz 4, werden keine Entgelte erhoben.

Die Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG ist nicht Bestandteil der NBN. Die für die jeweilige Netzfahrplanperiode geltende Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG wird im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/aps

7.3.1.4.1.1. Entgeltberechnungsgrundsatz

Das Entgelt für die Nutzung der Nutzungsobjekte wird pro Stunde bezogen auf den Zeitraum berechnet, in dem die vertraglich vereinbarte Nutzung ununterbrochen andauert. Jede angefangene Stunde wird als volle Stunde berechnet. Bei einer vertraglich vereinbarten zeitlichen Unterbrechung des Nutzungszeitraums wird der anschließende Nutzungszeitraum als neuer Nutzungszeitraum behandelt.

Soweit das danach berechnete Entgelt für den ununterbrochenen Nutzungszeitraum nicht das in der jeweiligen Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen veröffentlichte Mindestentgelt übersteigt, ist das Mindestentgelt zu entrichten.

Entgelt (vertraglich vereinbarter, ununterbrochener Nutzungszeitraum) =
Entgelt je Nutzungsobjekt je Stunde * Nutzungsstunden des ununterbrochenen Nutzungszeitraums

Zusätzlich zum Entgelt werden Neben- und Verbrauchskosten sowie ein Anreizentgelt gemäß den Ziffern 7.3.1.4.1.4 und 7.3.1.4.1.5 abgerechnet.

7.3.1.4.1.2. Entgeltberechnung bei ganzjähriger ununterbrochener vertraglicher Bindung sowie bei der Annahme oder Zuweisung einer tragfähigen Alternative

Bei einer ununterbrochenen vertraglichen Bindung für die gesamte Netzfahrplanperiode (24 Stunden je Tag vom Beginn der Netzfahrplanperiode bis zum Ende der Netzfahrplanperiode) berechnet sich das Entgelt ausgehend vom Entgelt je Stunde multipliziert mit der Anzahl der Stunden je Tag (24 Stunden) und der Anzahl der Tage der Netzfahrplanperiode unter Berücksichtigung eines Entgeltnachlasses für die ganzjährige Nutzung gemäß der jeweiligen Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen. Diese tragfähige Alternative darf nicht in der Anlage 7.3.1.6.1.5 aufgeführt sein.

Entgelt (vertraglich vereinbarter, ganzjähriger, ununterbrochener Nutzungszeitraum) =
Entgelt je Stunde gem. Ziffer 7.3.1.4.1.1 * 24 * Anzahl Tage der Netzfahrplanperiode * (100% - %-Satz Entgeltnachlass)

Der Entgeltnachlass wird für Nutzungsobjekte in Serviceeinrichtungen, die in Anlage 7.3.1.6.1.5 aufgelistet sind, nicht gewährt.

Dies gilt auch für die Entgeltberechnung bei Nutzung durch mehrere Nutzer im Rahmen der Netzfahrplanvergabe gemäß Ziffer 7.3.1.4.2.1.

Nimmt ein ZB im Rahmen des Koordinierungsverfahrens gemäß Ziffer 7.3.1.6.3.1.1 eine durch die DB Netz AG betriebene tragfähige Alternative in einer anderen als der angemeldeten Serviceeinrichtung an oder wird dem ZB eine solche im Rahmen des Entscheidungsverfahrens gemäß Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 zugewiesen, berechnet sich das Entgelt ausgehend vom Entgeltberechnungsgrundsatz in Ziffer 7.3.1.4.1.1 unter Berücksichtigung eines Entgeltnachlasses gemäß der Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen.

Entgelt (vertraglich vereinbarter, ununterbrochener Nutzungszeitraum) = Entgelt gem. Ziffer 7.3.1.4.1.1 * (100% - %-Satz Entgeltnachlass)
--

Handelt es sich hierbei um eine ganzjährige ununterbrochene vertragliche Bindung, so ist eine Kombination der beiden Entgeltnachlässe möglich.

7.3.1.4.1.3. Zusatzausstattung

Die Entgeltkomponente für die Nutzung von Zusatzausstattungen nach Ziffer 7.3.1.2.4 ist in der jeweiligen Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen enthalten.

7.3.1.4.1.4. Neben- und Verbrauchs- / Reinigungskosten

- Die im Rahmen der Nutzung entstehenden Neben- und Verbrauchskosten werden pauschal über die nutzungsabhängigen Komponenten oder verursachungs- bzw. verbrauchsorientiert abgerechnet. Bei neuen Anlagen kann der Zugang und die Abrechnung auch z.B. über Transponder, elektronische Kundenkarte oder Smartphone-App erfolgen. Ziffer 7.3.1.4.1.2 und Ziffer 7.3.1.4.2 finden keine Anwendung. Weitere Informationen sind der Liste der Entgelte zu entnehmen.
- Erfolgt entgegen Ziffer 7.3.1.2.1.2 lit. c) keine bzw. nur eine unzureichende Reinigung und Entsorgung ist die DB Netz AG berechtigt, die Reinigung und Entsorgung auf Kosten des ZB durchzuführen bzw. durchführen zu lassen.

7.3.1.4.1.5. Anreizsystem für Serviceeinrichtungen

7.3.1.4.1.5.1 Grundsätze

In den Ziffern 7.3.1.4.1.5.1 bis 7.3.1.4.1.5.3 steht „EVU“ für ZB und einbezogene EVU. Ist eine Serviceeinrichtung der DB Netz AG aufgrund technischer oder betrieblicher Aspekte nicht verfügbar, greift das Anreizsystem für Serviceeinrichtungen. Zusatzausstattungen werden hierbei als eigenständige Betrachtungsobjekte behandelt, so dass damit auch Teilstörungen der Gesamtanlage erfasst sind. Dabei ist hinsichtlich der Wirkungsweise zwischen Fällen technisch und betrieblich verursachter Nichtverfügbarkeit zu unterscheiden. Voraussetzung für die Anwendung des Anreizsystems ist es, dass die konkrete Nutzung der relevanten Einrichtung zwischen der DB Netz AG und dem EVU vertraglich vereinbart ist. Generell ist bei der Bewertung der Nichtverfügbarkeit zu beachten, in wessen Verantwortungsbereich diese fällt. Verantwortung einer Partei bedeutet hier Vertretenmüssen i. S. d. §§ 276, 278 BGB. Hier ist zu unterscheiden zwischen:

- Verantwortung durch DB Netz AG;
- Verantwortung durch EVU;
- Verantwortung durch keine Partei.

Kann die Ursache der Nichtverfügbarkeit nicht eindeutig dem Verantwortungsbereich der DB Netz AG bzw. eines EVU zugeordnet werden, führt das Anreizsystem zu keinen monetären Konsequenzen.

7.3.1.4.1.5.2 Anreizsystem bei technisch-bedingter Nichtverfügbarkeit

Eine technisch-bedingte Nichtverfügbarkeit liegt vor, wenn Serviceeinrichtungen aufgrund technischer Störungen nicht nutzbar sind. Die Nichtverfügbarkeit ist durch das EVU bei der DB Netz AG anzuzeigen. Gelingt der DB Netz AG innerhalb einer definierten Normentstörungszeit die Wiederherstellung der Verfügbarkeit, greift das Anreizsystem nicht. Als Normentstörungszeit gilt

eine Frist von 20 Stunden ab Zeitpunkt der Meldung bei der DB Netz AG. Ansprüche nach Ziffer 3.3.4.7 bleiben unberührt.

Ist die Serviceeinrichtung nach Ablauf der Normentstörungszeit nicht wieder verfügbar, greifen in Abhängigkeit vom Verantwortungsbereich folgende Regelungen:

- Verantwortungsbereich DB Netz AG: Für jeden Kalendertag, beginnend mit dem Kalendertag an dem die Störung angezeigt und nicht innerhalb der Normentstörungszeit behoben wurde, erhält das EVU ein Anreizentgelt gem. Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG. Ist die DB Netz AG in der Lage, dem Kunden in der gleichen Betriebsstelle eine Nutzungsalternative zu bieten, entfällt der Anspruch auf Anreizentgelt. Die Zahlung des Anreizentgeltes ist auf 30 Kalendertage begrenzt. Das Anreizentgelt entsteht letztmalig an dem Kalendertag, an dem die Störung behoben wurde.
- Verantwortungsbereich EVU: Für jeden Kalendertag, beginnend mit dem Kalendertag an dem die Störung angezeigt und nicht innerhalb der Normentstörungszeit behoben werden konnte, erhält die DB Netz AG ein Anreizentgelt gem. Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen. Die Zahlung des Anreizentgeltes ist auf 30 Kalendertage begrenzt. Das Anreizentgelt entsteht letztmalig an dem Kalendertag, an dem die Störung behoben wurde.
- Keine Verantwortlichkeit einer Partei: Keine Anreizentgelte.

7.3.1.4.1.5.3 Anreizsystem bei betrieblich-bedingter Nichtverfügbarkeit

Eine betrieblich-bedingte Nichtverfügbarkeit liegt vor, wenn Serviceeinrichtungen aufgrund betrieblicher Einschränkungen nicht nutzbar sind. Die Nichtverfügbarkeit ist durch das EVU bei der DB Netz AG zu melden. Gelingt es der DB Netz AG innerhalb einer zu definierenden Frist, die betriebliche Verfügbarkeit herzustellen, greift das Anreizsystem nicht. Als Frist für die Wiederherstellung der betrieblichen Verfügbarkeit gilt ein Zeitraum von zwei Stunden ab Meldung bei der DB Netz AG. Ansprüche nach Ziffer 3.3.4.7 bleiben unberührt. Ist die Serviceeinrichtung nach Ablauf von zwei Stunden nicht verfügbar, greifen in Abhängigkeit von der Verantwortung folgende Regelungen:

- Verantwortungsbereich DB Netz AG: Für die durch betrieblich bedingte Nichtverfügbarkeit verursachte Störung erhält das EVU ein Anreizentgelt gem. Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG. Ist die DB Netz AG in der Lage, dem Kunden in der gleichen Betriebsstelle eine Nutzungsalternative zu bieten, entfällt der Anspruch auf Anreizentgelt.
- Verantwortungsbereich EVU: Für die durch betrieblich bedingte Nichtverfügbarkeit verursachte Störung erhält die DB Netz AG ein Anreizentgelt gem. Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen.
- Keine Verantwortlichkeit einer Partei: Keine Anreizentgelte.

7.3.1.4.2. Entgeltberechnung bei mehreren Nutzern

7.3.1.4.2.1. Entgeltberechnung bei Nutzung durch mehrere Nutzer im Rahmen der Netzfahrplanvergabe

a) Entgeltberechnung bei zeitlich ununterbrochener Nutzung durch mehrere ZB

Erfolgt im Rahmen der Netzfahrplanvergabe eine ununterbrochene vertragliche Bindung für ein Nutzungsobjekt für die gesamte Netzfahrplanperiode gemeinsam (d.h. zeitlich aufeinanderfolgend) durch mehrere ZB oder einbezogene EVU im Sinne von Ziffer 7.3.1.4.1.2, so berechnen sich die jeweiligen Entgelte der ZB oder einbezogenen EVU auf Grundlage des nach Ziffer 7.3.1.4.1.2 berechneten Entgelts für die gesamte Netzfahrplanperiode. Dieses wird entsprechend der prozentualen Zeitanteile der Nutzungszeiträume der Nutzungsobjekte aufgeteilt.

Die Berechnung erfolgt in diesem Fall nach folgender Formel:

Entgelt (Mehrfachnutzung jeweiliger ZB) =

Entgelt Nutzungsobjekt je Stunde * anteilige Nutzungsstunden des jeweiligen ZB innerhalb der Netzfahrplanperiode * (100% - %-Satz Entgeltnachlass)

Der Entgeltnachlass entfällt, wenn eine gemeinsame ununterbrochene vertragliche Bindung für ein Nutzungsobjekt für die gesamte Netzfahrplanperiode im Sinne der Ziffer 7.3.1.4.1.2 nicht zu Stande kommt, weil mindestens ein ZB oder einbezogenes EVU den ihm von der DB Netz AG angebotenen ENV-SE nicht annimmt (vgl. Ziffer 7.3.1.6.4). In diesem Fall wird den übrigen ZB oder einbezogenen EVU die Möglichkeit eingeräumt, ihre Nutzungsanteile anzupassen, sodass eine ununterbrochene vertragliche Bindung für das Nutzungsobjekt für die gesamte Netzfahrplanperiode zustande kommt.

b) Entgeltberechnung bei zeitgleicher Nutzung durch mehrere ZB

Bei einer zeitgleichen Nutzung durch mehrere ZB oder einbezogene EVU wird das Entgelt für die gesamte Netzfahrplanperiode entsprechend der jeweiligen prozentualen Längenanteile aufgeteilt.

Die Berechnung erfolgt dann nach folgender Formel:

Entgelt (Mehrfachnutzung jeweiliger ZB) =
(Entgelt Nutzungsobjekt je Stunde * 24 Stunden * Anzahl Tage der Netzfahrplanperiode) *
(100% - %-Satz Entgeltnachlass) * %-Längenanteil des jeweiligen ZB an Nutzlänge des Gleises

Erfolgt eine Vergabe an mehrere ZB oder einbezogene EVU, jedoch keine gemeinsame ununterbrochene vertragliche Bindung für die gesamte Netzfahrplanperiode im Sinne der Ziffer 7.3.1.4.1.2, berechnen sich die jeweiligen Entgelte nach Ziffer 7.3.1.4.1.1, also ohne den Entgeltnachlass. Der Entgeltnachlass entfällt auch, wenn mindestens ein ZB oder einbezogenes EVU den ihm von der DB Netz AG angebotenen ENV-SE nicht annimmt (vgl. Ziffer 7.3.1.6.4). In diesem Fall wird den übrigen ZB oder einbezogenen EVU die Möglichkeit eingeräumt, ihre Nutzungsanteile anzupassen, sodass eine ununterbrochene vertragliche Bindung für das Nutzungsobjekt für die gesamte Netzfahrplanperiode zustande kommt.

Ziffer 7.3.1.4.1.2 gilt entsprechend.

7.3.1.4.2.2. Entgeltabrechnung bei Nebennutzung

Wird ein Nutzungsobjekt im Rahmen einer Nebennutzung im Sinne von Ziffer 7.3.1.6.3.3 genutzt, so berechnet sich das Entgelt des Nebennutzers gemäß Ziffer 7.3.1.4.1.1.

Der Hauptnutzer erhält für die Zeit der Nebennutzung eine Rückerstattung in Höhe des von ihm an die DB Netz AG für diesen Zeitraum entrichteten Entgeltes. Wurde dem Hauptnutzer ein Nutzungsobjekt im Rahmen eines Höchstpreisverfahrens gemäß Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. e) zugewiesen, ist im Falle einer Nebennutzung lediglich das anteilige Regelentgelt gemäß Ziffer 7.3.1.4.1.1 an den Hauptnutzer zurückzuerstatten. Das Mindestentgelt bleibt dabei unberücksichtigt.

Die Rückerstattung erfolgt nach folgender Formel:

Rückerstattung (Hauptnutzer) =
Entgelt Nutzungsobjekt je Stunde (Hauptnutzer) * Nutzungsstunden des überlassenen Nebennutzungszeitraums

7.3.1.4.3. Besetzungszeiten Stellwerke

Die Berechnung des Entgeltes für die Besetzung von Serviceeinrichtungen außerhalb der Besetzungszeiten erfolgt nach dem der DB Netz AG durch diese Ein- und Ausfahrten entstehenden Aufwand, wobei je Mitarbeiter und angefangene 30 Minuten ein Betrag nach der jeweiligen Liste der Entgelte in Rechnung gestellt wird. Je angefangene Schicht werden mindestens drei Besetzungsstunden gerechnet. Dies betrifft diejenigen Fälle, in denen eine außerplanmäßige Stellwerksbesetzung nicht durch arbeitsrechtlich zulässige Verlängerung einer bereits andauernden Schicht erzielt werden kann. Solche Zeitzuschläge werden bei der Entgeltberechnung

berücksichtigt. Sofern mehrere ZB oder einbezogene EVU eine Serviceeinrichtung zur gleichen Zeit außerhalb der regulären Öffnungszeiten nutzen, werden die zusätzlichen Entgelte für die Besetzung der Betriebsstellen auf die beteiligten ZB oder die einbezogenen EVU gleichmäßig aufgeteilt.

7.3.1.4.4. Zusätzliche Vermittlung von Ortskenntnissen

Für die über den Fall von Ziffer 7.3.1.2.6 hinausgehende Vermittlung von Ortskenntnissen wird ein Entgelt gemäß der jeweils gültigen Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG erhoben.

7.3.1.4.5. Serviceeinrichtungen mit Anlagendisponententätigkeit

Für die Nutzung von Serviceeinrichtungen, in denen Anlagendisponenten gem. Ziffer 7.3.1.2.3 eingesetzt werden, ist ein Nutzungsentgelt zu entrichten, das sich nach dem jeweiligen Personalaufwand sowie einem Koordinierungsaufwandsanteil bemisst.

Das Nutzungsentgelt für Serviceeinrichtungen mit Anlagendisponententätigkeit wird in Abhängigkeit der Nutzungsdauer gebildet.

Die konkreten Entgelte werden in der jeweils gültigen Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG veröffentlicht.

7.3.1.4.6. Investitionen auf Wunsch des ZB

Die DB Netz AG kann auf Wunsch eines ZB Neu- und Erweiterungsinvestitionen in Serviceeinrichtungen unter folgenden Voraussetzungen durchführen:

- a) die Maßnahme ist auf individuelle Anforderungen des ZB, wie z.B. Standort, Fahrzeugtyp, besondere Arbeitserleichterungen, zugeschnitten und
- b) die Maßnahme lässt aus sich heraus keine Verkehrsmengenausweitungen, die zu Trassenmehrerlösen führen, erwarten und
- c) die DB Netz AG würde die Maßnahme unter unternehmerischen Gesichtspunkten (Weitervermarktungschancen – auch unter Berücksichtigung der Absatzmöglichkeiten, ohne Neu- oder Erweiterungsinvestitionen in das/die betreffende/n Gleis/e, Wirtschaftlichkeit der Maßnahme unter Berücksichtigung des eingesetzten Investitionskapitals, der verfügbaren Eigenmittel und ihrer Refinanzierung) nicht durchführen und
- d) die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme ist für die DB Netz AG nur mit:
 - a. einem Investitions- oder Betriebskostenzuschuss und/oder
 - b. einem gegenüber dem Regelentgelt erhöhten Nutzungsentgelt und/oder
 - c. einem längerfristigen ENV

darstellbar.

Auf Basis der Erstellungskosten sowie der laufenden Vorhaltungskosten kalkuliert sich ein ggf. vom Regelentgelt abweichendes Nutzungsentgelt über die Vertragsdauer.

Die jeweiligen Entgelte und das Ende der Vertragslaufzeit werden in der jeweils gültigen Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG gesondert ausgewiesen.

Die Entscheidung über die Maßnahme obliegt ausschließlich der DB Netz AG. Vor einer Entscheidung über die Durchführung der Maßnahme informiert die DB Netz AG die ZB im Internet unter:

www.dbnetze.com/infra-auf-kundenwunsch

unter Wahrung der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse des ZB, auf dessen Wunsch die Maßnahme realisiert werden soll, über die Absicht, die jeweilige Neu- oder Erweiterungsinvestition durchzuführen. Andere ZB haben binnen vier Wochen die Möglichkeit, bei einem parallelen Interesse an der Durchführung der gleichen oder einer vergleichbaren Maßnahme in der betreffenden Serviceeinrichtung dies der DB Netz AG anzuzeigen. Die DB Netz AG wird in diesem Fall durch Verhandlungen mit den ZB auf eine einvernehmliche Lösung hinwirken. Ziffer 7.3.1.6.3.1 gilt entsprechend.

Ziffer 7.3.1.4.1.2 findet keine Anwendung.

7.3.1.4.7. Unangemeldete und unberechtigte Nutzungen von Serviceeinrichtungen

Wird eine Serviceeinrichtung ohne vorherige Anmeldung genutzt, wird das Nutzungsentgelt gemäß vorstehender Ziffern 7.3.1.4.1 bis 7.3.1.4.6 berechnet und doppelt erhoben. Dies gilt nicht, wenn die Nutzung nach Ziffer 7.3.1.6.1.5 lit. e) fristgerecht nachträglich angezeigt wurde. Ein darüberhinausgehender Schaden kann von der DB Netz AG gesondert geltend gemacht werden. Eine unberechtigte Nutzung liegt auch vor, wenn ein Nutzungsobjekt der Funktionalität „Zuführung“ entgegen dem angemeldeten Nutzungszweck genutzt wird. Für diese wird ebenfalls das in der jeweiligen Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG veröffentlichte Mindestentgelt für unberechtigte Nutzung erhoben.

7.3.1.4.8. Baumaßnahme auf Schienenwegen

Wird der Zugangsberechtigte oder das einbezogene EVU an der vertraglich vereinbarten Nutzung seines Nutzungsobjekts gehindert, weil

1. die DB Netz AG für die zu dieser Serviceeinrichtung führenden Strecke keine Trasse zur Verfügung stellen konnte bzw. kann,
2. dies darauf beruht, dass sie auf dieser Strecke Bauarbeiten durchführt, und
3. die Serviceeinrichtung auch nicht auf anderen Strecken der DB Netz oder eines anderen Infrastrukturunternehmens erreichbar ist,

so wird er auf Antrag für den Zeitraum, in dem er an der Nutzung gehindert ist, von der Entrichtung des Nutzungsentgelts befreit.

Der Antrag ist schriftlich an die Ansprechpartner in den Regionen zu richten. Details zu den Ansprechpartnern in den Regionen der DB Netz AG werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/kontakte

Die Regelung unter Ziff. 1 gilt entsprechend für den Fall, dass der Zugangsberechtigte aus denselben Gründen an dem Verlassen der Serviceeinrichtung gehindert ist.

7.3.1.4.9. Zahlung der Infrastrukturnutzungsentgelte

- a) Vom ZB oder dem einbezogenen EVU nach Maßgabe der Bestimmungen des ENV zu leistende Entgelte sind in Euro zu leisten und werden zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe berechnet.
- b) Zahlungen sind auf ein von der DB Netz AG zu bestimmendes Konto auf Kosten des ZB oder des einbezogenen EVU zu überweisen. Im Verwendungszweck ist, sofern vorhanden, neben der jeweiligen Rechnungsnummer die dem ZB oder dem einbezogenen EVU bei Abschluss des ENV mitgeteilte Debitorennummer anzugeben.
- c) Forderungen der DB Netz AG werden mit Zugang der Rechnung fällig und sind innerhalb von 14 Kalendertagen nach Zugang der Rechnung zu begleichen. Für die Einhaltung der Frist ist der Zahlungseingang auf dem gemäß vorstehender lit. b) zu benennenden Konto maßgeblich.
- d) Einwendungen des ZB oder des einbezogenen EVU gegen die in Rechnung gestellten Entgelte sind binnen vier Wochen nach Zugang der Rechnung der DB Netz AG schriftlich anzuzeigen. Maßgeblich ist der Eingang der Einwendung bei der DB Netz AG. Werden

Einwendungen nicht rechtzeitig angezeigt, gilt die Rechnung als genehmigt; die DB Netz AG wird darauf in der Rechnung besonders hinweisen.

7.3.1.4.10. Sicherheitsleistung

- a) ZB - mit Ausnahme der in § 1 Abs. 12 Nr. 2 a) und c) ERegG genannten - haben der DB Netz AG eine angemessene Sicherheitsleistung zu stellen, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des ZB bestehen. Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des ZB bestehen:
- (1) wenn der ZB einen Monat lang auf fällige Forderungen überhaupt nicht zahlt,
 - (2) bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes,
 - (3) bei Vorliegen einer negativen Bonitätsauskunft (keine ausreichende Kreditwürdigkeit im Verhältnis zum Umsatz), die höchstens zwei Jahre alt ist, einer Bonitätsbewertungsagentur oder einer anderen professionellen Bewertungs- oder Kredit-scoring-Einrichtung,
 - (4) bei Stellung eines Antrags auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens über das Vermögen des ZB oder
 - (5) bei Vorliegen anderer Umstände, die eine schlechte Bonität des ZB nahe legen, wie z.B. Beantragung von Prozesskostenhilfe, erklärte Zahlungsunwilligkeit (liegt nicht vor, wenn eine Forderung der DB Netz AG bestritten und daher unter Vorbehalt gezahlt wird), fehlendes Vorhandensein einer ladungsfähigen Anschrift oder dauerhaft (länger als zwei Wochen) fehlende Erreichbarkeit unter einer solchen angegebenen Anschrift.
- b) Der ZB hat auf ein nach vorstehender Ziffer 7.3.1.4.10 a) berechtigtes Verlangen der DB Netz AG innerhalb von fünf Bankarbeitstagen nach Zugang einer entsprechenden Aufforderung der DB Netz AG Sicherheit zu leisten. Die Sicherheit bemisst sich nach der Höhe des voraussichtlichen Entgelts für die im jeweils laufenden und dem darauffolgenden Monat zugewiesenen bzw. beantragten Kapazitäten in Serviceeinrichtungen. Zusätzlich ist für jede ab Zugang der Aufforderung nach vorstehendem Satz 1 im Gelegenheitsverkehr angemeldete Kapazitäten in Serviceeinrichtungen Sicherheit in Höhe des Entgelts im Zeitpunkt der Anmeldung zu leisten. Die DB Netz AG ist berechtigt, die vom ZB angebotene Sicherheit zu prüfen und bei berechtigten Einwänden gegen deren Tauglichkeit oder Werthaltigkeit diese unverzüglich zurückzuweisen. Die Einräumung des Nutzungsrechts nach Ziffer 3.3.2 erfolgt erst nach Stellung einer tauglichen und werthaltigen Sicherheit.
- c) Die Sicherheit kann durch übliche Sicherungsmittel, insbesondere durch unwiderrufliche, unbefristete, selbstschuldnerische Bürgschaft eines in der Europäischen Union ansässigen Kreditinstituts mit einer Bilanzsumme von mindestens 1 Milliarde Euro, gestellt werden. Die Sicherheit kann auch gestellt werden durch eine Konzernbürgschaft nach Maßgabe des ersten Satzes, soweit keine Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des bürgenden Konzerns nach vorstehender Ziffer 7.3.1.4.10 a) (1)-(5) bestehen.
- d) Der ZB kann die Sicherheitsleistung durch Vorauszahlung abwenden. Der ZB hat dafür Sorge zu tragen, dass die Vorauszahlung in gleicher Höhe geleistet wird, wie Leistungen bei der DB Netz AG in Anspruch genommen werden sollen.
- e) Bei nicht fristgerecht hinterlegter Sicherheitsleistung bzw. geleisteter Vorauszahlung ist die DB Netz AG ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis eine Sicherheitsleistung hinterlegt oder die Vorauszahlung geleistet wurde.
- f) Monetäre Sicherheiten mit Verbleib bei der DB Netz AG werden zum jeweiligen Basiszinssatz der Europäischen Zentralbank verzinst. Sicherheiten sind auf Verlangen zurückzugeben, wenn und soweit die Voraussetzungen ihrer Gewährung nach Ziffern 7.3.1.4.10 a) bzw. 7.3.1.4.10 b) entfallen sind.
- g) Befindet sich der ZB nach Zahlung der Sicherheitsleistung im Verzug (§ 286 BGB) und kommt er bzw. es nach erneuter Zahlungsaufforderung nicht unverzüglich seinen Zahlungspflichten aus dem Vertragsverhältnis nach, so kann sich die DB Netz AG - ohne diesbezügliche, weitere Ankündigung - aus der Sicherheit (vgl. Ziffer 7.3.1.4.10 b)) befriedigen und ihre Rechte

auf Zahlung einer weiteren Sicherheitsleistung gem. Ziffer 7.3.1.4.10 a) geltend machen. Ansonsten ist die DB Netz AG berechtigt, Vorauszahlung gem. Ziffer 7.3.1.4.10 d) zu verlangen.

7.3.1.4.11. Verzugszinsen und Mahnkosten

Bei Zahlungsverzug hat der ZB oder das einbezogene EVU Verzugszinsen in Höhe von 9 Prozentpunkten über dem von der Europäischen Zentralbank festgelegten Basiszinssatz gemäß § 247 Abs. 1 BGB zu zahlen. Des Weiteren wird gemäß § 288 Abs. 5 BGB mit der ersten schriftlichen Mahnung eine Pauschale in Höhe von 40,00 Euro erhoben.

7.3.1.4.12. Aufrechnung, Zurückbehaltungsrechte

Der ZB oder das einbezogene EVU ist nicht zur Aufrechnung mit Gegenforderungen berechtigt, es sei denn, über diese ist bereits rechtskräftig entschieden, sie sind unbestritten oder zugunsten des ZB oder des einbezogenen EVU entscheidungsreif.

Auf ein Zurückbehaltungsrecht kann sich der ZB oder das einbezogene EVU nur berufen, wenn und soweit der Gegenanspruch auf dem gleichen Vertragsverhältnis beruht.

7.3.1.5 Zugangsbedingungen

Für den Zugang zu Kapazitäten in Serviceeinrichtungen gelten die Bestimmungen von Ziffer 3, sofern nachstehend keine Abweichungen genannt werden.

7.3.1.5.1. GSM-R

7.3.1.5.1.1. Allgemeines

Die DB Netz AG nutzt für ihre betrieblichen und betriebsunterstützenden Kommunikationssysteme grundsätzlich die digitale Plattform GSM-R.

Die AGB-GSM-R-DL der DB Netz AG werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/gsm-r

7.3.1.5.1.2. GSM-R als Zugangsbedingung für Serviceeinrichtungen

Die Regelungen dieses Abschnitts umfassen den Bereich der fernmündlichen Verständigung im Rangieren in den von den NBN erfassten Serviceeinrichtungen zwischen mobilen Rangierfunkteilnehmern der EVU und den Weichenwärtern der DB Netz AG (Rangierfunk).

Nähere Angaben zu GSM-R werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/gsm-r

Die mit GSM-R betriebenen und zur Umstellung auf GSM-R vorgesehenen Bereiche werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/rangierfunkmigration

Die AGB-GSM-R-DL der DB Netz AG sind als Anlage 2.3.12 Bestandteil dieser NBN.

7.3.1.5.1.2.1 Technische Voraussetzungen

Die Technischen Netzzugangsbedingungen (TNB) enthalten die Regelung für die Nutzung von GSM-R zur Verständigung beim Rangieren.

Im National Roaming können dieselben Endgeräte und SIM-Karten mit Roaming-Eintrag für das Netz des deutschen Roaming-Partners verwendet werden; ein Tausch der Geräte ist nicht erforderlich.

7.3.1.5.1.2.2 GSM-R als Zugangsbedingung zur Verständigung im Rangieren (Rangierfunk)

GSM-R ist in GSM-R-Rangierbereichen gemäß Ziffer 7.3.1.5.1.1 alleiniges fernmündliches Kommunikationsmittel zur Verständigung beim Rangieren mit den Netzstellen und damit ein ortsbezogenes Netzzugangskriterium. Die Verständigung der mobilen Teilnehmer der ZB oder einbezogenen EVU untereinander liegt im Verantwortungsbereich/Regelungsbereich der ZB oder einbezogenen EVU. Eine Pflicht zur Nutzung von GSM-R besteht insoweit nicht. Im Zeitraum der Einführung oder aufgrund örtlicher Gegebenheiten können sich ortsbezogenen Ausnahmen und Abweichungen hinsichtlich der fernmündlichen Kommunikation ergeben (z.B. Beibehaltung analoger Rangierfunk, Nutzung von National Roaming, verbindliche Nutzung offener Gruppenrufe in Ortsstellbereichen). Diese Abweichungen werden örtlich bekannt gegeben und gemäß Ziffer 7.3.1.5.1.4.1 kommuniziert.

7.3.1.5.1.3. Betriebliche Grundlagen

Die Richtlinien 481.0205 und 481.0302 enthalten die Regelung zur Nutzung des digitalen Funks GSM-R für die betriebliche Kommunikation beim Rangieren.

7.3.1.5.1.4. Migrationsablauf und Kundeninformation

Die Umstellung auf GSM-R erfolgt ohne parallele Nutzung des bisherigen Analogfunks, d.h. mit Inbetriebnahme des GSM-R Rangierfunks wird auf den betreffenden Betriebsstellen der analoge Rangierfunk grundsätzlich zeitgleich außer Betrieb genommen und darf nicht mehr für die Kommunikation mit den Weichenwärtern der DB Netz AG verwendet werden.

7.3.1.5.1.4.1 Verfahren zur Bekanntgabe der Umstellungen

Die Bekanntgabe der Umstellungen der Rangierbereiche auf GSM-R wird über verschiedene Kommunikationswege in einem mehrstufigen Verfahren durchgeführt:

- Vorankündigung der umzustellenden Rangierbereiche (Betriebsstellen, Einführungsstermine GSM-R) und der Außerbetriebnahme des analogen Rangierfunks mit einer Frist von 14 Monaten vor Fahrplanwechsel.
- Verbindliche Ankündigung der Inbetriebnahme GSM-R (Betriebsstellen, betriebliches Verfahren, Besonderheiten wie z.B. National Roaming) und der Außerbetriebnahme des analogen Rangierfunks mit einer Frist von vier Monaten.

Die Bekanntgaben erfolgen über Kundeninformationsschreiben, über die örtlichen betrieblichen Unterlagen, sowie über Internet unter der Adresse:

www.dbnetze.com/rangierfunkmigration

7.3.1.5.1.4.2 Kommunikation bei Änderung der Migrationsplanung

Bei absehbaren Abweichungen gegenüber der bekannt gegebenen Migration (Betriebsstellen, Termine, betriebliche Verfahren, Änderungen des Funknetzes) erfolgt unverzüglich ab Kenntnis der DB Netz AG eine Bekanntgabe der Änderung. Ist die Bekanntgabe nicht mit einer Frist von mindestens vier Monaten Vorlauf vor der betreffenden Inbetriebnahme möglich, wird das Benehmen mit dem betroffenen ZB oder einbezogenen EVU hergestellt.

Kann bei beabsichtigter Vorverlegung eines Inbetriebnahmetermins das Benehmen nicht hergestellt werden, geht der betreffende Rangierbereich nicht an diesem Termin in Betrieb.

7.3.1.5.2. Umweltrechtliche Genehmigung

Die Nutzung der in diesen NBN beschriebenen Serviceeinrichtungen im Rahmen der beschriebenen Funktionalitäten erfordert grundsätzlich keine gesonderten Genehmigungen. Insbesondere für Serviceeinrichtungen mit den Funktionalitäten Ab- und Bereitstellen sowie Be- und Entladung Ziffer 7.3.1.2.1 lit. b) und c) können jedoch gesonderte Genehmigungen insbesondere nach Maßgabe der 4. Bundesimmissionsschutz-Verordnung (etwa für den Umschlag gefährlicher flüssiger Abfälle) erforderlich sein. Darüber hinaus können unabhängig von förmlichen Genehmigungserfordernissen bestimmte Anforderungen an die Art und Weise des Güterumschlags (etwa: einzuhaltende Ruhezeiten, Anforderungen zur Reduzierung von Staubemissionen etc.) bestehen. Diese können je nach umzuschlagendem Gut variieren.

Der ZB oder das einbezogene EVU holt erforderliche Genehmigungen bei den zuständigen Behörden auf seine Kosten ein. Entstehen der DB Netz AG Kosten aufgrund von behördlichen Überwachungsmaßnahmen, welche durch Tätigkeiten des ZB oder des einbezogenen EVU ausgelöst worden sind, so verpflichtet sich der ZB oder das einbezogene EVU, die DB Netz AG von diesen Kosten freizustellen. Die DB Netz AG informiert den ZB oder das einbezogene EVU auf Anfrage über in Einzelfällen bestehende Anforderungen sowie über vorhandene Ausstattungen der jeweiligen Serviceeinrichtung, die ggf. ein Einholen solcher Genehmigungen nicht erforderlich machen. Ziffer 3.3.4.8 bleibt unberührt.

7.3.1.5.3. Gefährliche Güter

Die Nutzung der Serviceeinrichtungen im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter werden durch das Gefahrgutbeförderungsgesetz und der darauf basierenden Verordnungen, wie z.B. der GGVSEB (einschließlich dem RID) geregelt. Die Einhaltung der sich aus diesen Vorschriften ergebenden Verantwortlichkeiten im Zusammenhang mit der Abstellung von Zügen / Fahrzeugen bei der Nutzung von Serviceeinrichtungen der DB Netz AG obliegt allein dem EVU, soweit Verantwortlichkeiten nicht ausdrücklich dem Eisenbahninfrastrukturunternehmer zugewiesen sind. Zweifelsfälle über das Vorliegen eines Abstellens im gefahrgutrechtlichen Sinne sind unverzüglich zwischen dem ZB oder dem einbezogenen EVU und der DB Netz AG zu klären.

7.3.1.5.4. Instandhaltung; Durchführung von Baumaßnahmen

7.3.1.5.4.1. Änderungen

Die DB Netz AG wird die Verfügbarkeit von Serviceeinrichtungen in dem vereinbarten Umfang nach Maßgabe der Bestimmungen von Ziffer 7.3.1.5.4.2 nur verändern, wenn bei Abschluss des ENV-SE Maßnahmen nicht absehbar waren und dadurch die Verwirklichung des Nutzungsrechts des ZB oder des einbezogenen EVU nicht mehr als nach den Umständen unvermeidbar beeinträchtigt wird. Im Übrigen finden Veränderungen des Leistungsumfangs grundsätzlich nur jährlich zum Fahrplanwechsel und unter angemessener Berücksichtigung der Belange der betroffenen ZB oder der einbezogenen EVU statt.

7.3.1.5.4.2. Instandhaltung, Durchführung von Baumaßnahmen

Während der Laufzeit des ENV-SE ist die DB Netz AG berechtigt, alle erforderlichen Maßnahmen zur Sicherung, Erweiterung und Erneuerung der Infrastruktur in ihren Serviceeinrichtungen sowie Instandhaltungsarbeiten daran durchzuführen. Die hiermit verbundenen Einschränkungen des Leistungsumfangs sind vom ZB oder dem einbezogenen EVU hinzunehmen, wenn die Maßnahmen bei Abschluss des ENV-SE nicht absehbar waren, die Belange des ZB oder des einbezogenen EVU bei der Durchführung der Maßnahme angemessen berücksichtigt werden und die Verwirklichung des Nutzungsrechts des ZB oder des einbezogenen EVU nicht mehr als nach den Umständen unvermeidbar beeinträchtigt wird.

Für die Kommunikation zu Baumaßnahmen zwischen ZB und DB Netz AG wird das Informationssystem BAPSI (Bauinformation APS-Anlagen und Infrastrukturanschlüsse) genutzt. Das IT-Tool wird im Internet zur Verfügung gestellt unter:

www.dbnetze.com/bapsi

Das IT-Tool dient der verbindlichen Kommunikation und Darstellung zwischen dem ZB und der DB Netz AG hinsichtlich der aktuellen Baumaßnahmen in Serviceeinrichtungen.

Das dazugehörige Benutzerhandbuch wird unter demselben Link zur Verfügung gestellt.

Die Nutzungsbedingungen für das NeCo (die für BAPSI zugrundeliegende IT-Plattform) sind als **Anlage 3.4.3.1** Bestandteil dieser NBN.

7.3.1.5.4.3. Baubedingte Kapazitätseinschränkungen

Die DB Netz AG ist berechtigt, die Kapazität von Serviceeinrichtungen für größere und über einen längeren Zeitraum andauernde Baumaßnahmen mit erheblichen Auswirkungen für den Zugverkehr im Rahmen der Netzfahrplanerstellung einzuschränken. Der ZB oder das einbezogene EVU sind über die jeweiligen Maßnahmen zu informieren.

7.3.1.6 Kapazitätzuweisung

7.3.1.6.1. Anmeldung

Die Abgabe eines Angebotes zum Abschluss eines ENV-SE durch die DB Netz AG nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen sowie der NBN setzt – über die Regelungen in Ziffern 3.2.1.1 und 3.3.2.1 hinaus – Folgendes voraus:

7.3.1.6.1.1. Inhalt

Anmeldungen des ZB von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen müssen über das Anlagenportal Netz (APN) der DB Netz AG erfolgen. Die Nutzungsbedingungen für das APN sind als Anlage 7.3.1.6.1c Bestandteil dieser NBN.

Weitere Informationen zur Nutzung des APN werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/apn

Im Fall des technischen Ausfalls bzw. im Fall von Übertragungsstörungen des APN können Kapazitätsanmeldungen per E-Mail oder Fax oder auf schriftlichem Wege unter Verwendung des jeweils gültigen Anmeldeformulars (Anlage 7.3.1.6.1a oder Anlage 7.3.1.6.1b) an den unter Ziffer 1.6.1 genannten Ansprechpartner erfolgen.

Das Anmeldeformular sowie eine dazugehörige Ausfüllanleitung werden im Internet zur Verfügung gestellt unter:

www.dbnetze.com/formulare-se

7.3.1.6.1.2. Fehlende oder nicht plausible Angaben

Fehlende Angaben im Rahmen von Anmeldungen von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen fordert die DB Netz AG bei den vom anmeldenden ZB oder den vom einbezogenen EVU benannten Personen oder Stellen unverzüglich nach. Der ZB oder das einbezogene EVU hat die fehlenden Angaben innerhalb von drei Arbeitstagen nach Zugang der Aufforderung zu ergänzen. Werden die Angaben nicht innerhalb dieser Frist vom ZB oder dem einbezogenen EVU ergänzt, ist die ursprüngliche Anmeldung unwirksam und eine erneute Anmeldung erforderlich.

Die vorstehenden Regelungen gelten sinngemäß auch im Falle nicht plausibler Angaben. Nicht plausibel sind Angaben insbesondere dann, wenn die Angaben in sich widersprüchlich sind oder ähnliche Widersprüche vorliegen.

Werden über die nachgeforderten Daten hinaus weitere Angaben gemacht, die von der ursprünglichen Anmeldung abweichen, handelt es sich hierbei um eine Änderung der Anmeldung i. S. d. Ziffer 7.3.1.6.1.3.

7.3.1.6.1.3. Änderungen

Änderungen von Anmeldungen von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen sind nicht zulässig. Die Anmeldung ist neu zu stellen. Die ursprüngliche Anmeldung ist in diesem Fall unwirksam.

7.3.1.6.1.4. Zuständigkeit

Die Anmeldungen sowie Nachmeldungen nach Ziffer 7.3.1.6.1.5 lit. e) von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen sind an die regionale Vermarktung für Serviceeinrichtungen gemäß Ziffer 1.6.1 zu richten.

Details zu den Ansprechpartnern in den Regionen der DB Netz AG werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/kontakte

7.3.1.6.1.5. Zeitlicher Bezug der Anmeldung

Der ZB kann Kapazitäten in Serviceeinrichtungen zum Netzfahrplan höchstens für die nächsten fünf aufeinanderfolgenden Netzfahrplanperioden anmelden und zugewiesen bekommen. Einschränkung kann die Zuweisung von Kapazitäten in der **Anlage 7.3.1.6.1.5** benannten Serviceeinrichtungen und von Elektrischen Zugvorheizanlagen gem. Ziffer 7.3.1.2.4.6 längstens nur für den Zeitraum der jeweils folgenden Netzfahrplanperiode erfolgen. Auch im Falle einer Zuweisung der Kapazität nach einem Höchstpreisverfahren gemäß Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. e) kann die Zuweisung längstens nur für den Zeitraum der jeweils folgenden Netzfahrplanperiode erfolgen. Gleiches gilt für Gleise, welche gemäß Ziffer 7.3.1.6.1.9 für die übernächste Netzfahrplanperiode und ggf. darüber hinaus als Eigenbedarf festgelegt sind.

Es gelten folgende Fristenregelungen:

- a) Anmeldungen im Sinne von Ziffer 7.3.1.6.1.1 für den verbleibenden Zeitraum des Netzfahrplans 2023 sind Anmeldungen des Gelegenheitsverkehrs.
- b) Anmeldungen im Sinne von Ziffer 7.3.1.6.1.1 zum Netzfahrplan 2024 (im Folgenden: Netzfahrplanverkehre) müssen zwischen dem 01.07.2023 und dem 15.08.2023 erfolgen. Anmeldungen für Netzfahrplanverkehre, die vor dem 01.07.2023 erfolgen, werden mit einem Hinweis auf den Beginn des Anmeldezeitraums zum Netzfahrplan zurückgewiesen. Wenn der ZB eine fristgemäße Anmeldung für Netzfahrplanverkehre nach dem 15.08. aufgrund eines im Vergleich zum vorläufigen Netzfahrplänenwurf geänderten Trassenangebotes unverzüglich anpasst, gilt dies nicht als nach dem 15.08. eingehende Anmeldung.
- c) Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr für den Zeitraum der Netzfahrplanperiode 2023/2024 können ab dem 25.10.2023 12:00 Uhr in APN+ erfolgen.
- d) Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr sind bis spätestens 73 Stunden vor Nutzungsbeginn abzugeben. Sie werden nur im Rahmen freier Kapazitäten berücksichtigt. Wenn sie weniger als 73 Stunden vor Nutzungsbeginn bei der DB Netz AG eingehen, kann die Vergabe aus zeitlichen Gründen auch dispositiv durch das zuständige Betriebspersonal der DB Netz AG erfolgen. Ein Anspruch auf eine dispositive Vergabe einer Kapazität in einer bestimmten Serviceeinrichtung besteht nicht.
- e) Wenn Anmeldungen für Gelegenheitsverkehre nach Ziffer 7.3.1.6.1.1 nicht oder weniger als 73 Stunden vor Nutzungsbeginn bei der DB Netz AG eingehen und die Vergabe dispositiv erfolgt (vgl. Ziffer 7.3.1.6.2), ist durch den ZB oder das einbezogene EVU der regionalen Vermarktung für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG im Sinne von Ziffer 1.6.1 zusätzlich unverzüglich, spätestens innerhalb von drei Werktagen nach Nutzungsbeginn, die Nutzung anzuzeigen. Eine entsprechende Anzeige ist bei Nutzungsobjekten, die durch Anlagendisponenten gemäß Ziffer 7.3.1.2.3 zugewiesen wurden, nicht erforderlich.

Abweichend von Vorstehendem können für Investitionen auf Wunsch des ZB im Sinne von Ziffer 7.3.1.4.6 Verträge abgeschlossen werden, die über fünf Netzfahrplanperioden hinaus gelten. In diesem Fall wird Ziffer 7.3.1.6.3.1 für den Zeitraum der vertraglichen Bindung nicht angewandt. Erfolgt dennoch eine konfligierende Anmeldung hat der abgeschlossene Nutzungsvertrag Vorrang im Sinne der Ziffer 7.3.1.6.3.1.2. Ziffer 7.3.1.6.3.3 bleibt unberührt.

Die Anmeldung der Nutzung von Gleisen der Funktionalität Disposition (Dispogleise) für Netzfahrplanverkehre ist gemäß Ziffer 7.3.1.2.1.1 lit. d) ausgeschlossen. Dispogleise können durch denselben ZB nicht für eine ununterbrochene Nutzung innerhalb einer Netzfahrplanperiode angemeldet werden. Für die Funktionalität Zuführung gilt Ziffer 7.3.1.6.1.7.

7.3.1.6.1.6. Anmeldungen für außergewöhnliche Transporte

Transporte, die wegen ihrer äußeren Abmessungen, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit besondere Anforderungen an die Serviceeinrichtungen stellen (z.B. Fahrzeugumgrenzung), bzw. nur unter besonderen technischen oder betrieblichen Bedingungen befördert werden können, gelten als außergewöhnliche Transporte (aT). Für diese hat der ZB bezogen auf die anzumeldende Kapazität vor der Anmeldung nach vorstehender Ziffer 7.3.1.6.1.1 eine „Machbarkeitsstudie aT“ nach Maßgabe der NBN zu beantragen.

Ist in der Machbarkeitsstudie aT gem. Ziffer 3.4.3.1 für einen Transport die Erstellung einer „Betriebsprogrammstudie für aT und Versuchsfahrten“ gem. Ziffer 5.4.9 gefordert, erfolgt die Anmeldung der Kapazität von Serviceeinrichtungen für außergewöhnliche Transporte im Zuge der Studiererstellung durch die DB Netz AG im Namen und auf Rechnung des beauftragenden ZB.

Sollen außergewöhnliche Transporte auf Serviceeinrichtungen abgestellt werden und ergeben sich durch die betrieblichen Bedingungen des außergewöhnlichen Transports Nutzungseinschränkungen für benachbarte Gleise oder Serviceeinrichtungen (z. B. Lü „Dora“), müssen hierdurch betroffene benachbarte Serviceeinrichtungen ebenfalls angemeldet / angemietet werden.

7.3.1.6.1.7. Anmeldung einer Kapazität in einer Serviceeinrichtung mit der Funktionalität Zuführung

Kapazitäten mit der Funktion Zuführung (vgl. Ziffer 7.3.1.2.1.1 lit. e) sind im Sinne von Ziffer 7.3.1.6.1.1 anzumelden. Die Anmeldung dieser Kapazitäten für andere Nutzungszwecke als für die Funktion Zuführung ist zum Netzfahrplan nicht möglich. Für Anmeldungen im Gelegenheitsverkehr siehe Ziffer 7.3.1.6.3.4.

7.3.1.6.1.8. Behandlung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen, in denen Anlagendisponenten eingesetzt werden

Die DB Netz AG setzt in den unter Ziffer 7.3.1.2.3 aufgeführten Serviceeinrichtungen Anlagendisponenten ein. Für die Anmeldung und die Zuweisung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen mit Anlagendisponenten gelten nachfolgende Regelungen:

- Die Anmeldung von Kapazitäten in diesen Serviceeinrichtungen ist nach Ziffer 7.3.1.6.1.5 zum Netzfahrplan sowie zum Gelegenheitsverkehr möglich.
- Bei der Zuweisung von Nutzungsobjekten in diesen Serviceeinrichtungen zum Netzfahrplan werden die in der Liste der Serviceeinrichtungen mit dem Zusatz „AnDi-Gleis“ gekennzeichneten Gleise nicht berücksichtigt.
- Für jene Gleise, die in der Liste der Serviceeinrichtungen mit dem Zusatz „AnDi-Gleis“ gekennzeichnet sind, erfolgt im Gelegenheitsverkehr bis zu 73 Stunden vor Nutzungsbeginn keine Zuweisung.
- Ist eine Zuweisung von Nutzungsobjekten im Netzfahrplan gem. Ziffer 7.3.1.6.3.1 bzw. im Gelegenheitsverkehr gem. Ziffer 7.3.1.6.3.2 und Ziffer 7.3.1.6.3.3 nicht möglich, wird auf die Möglichkeit der Anmeldung von Kapazitäten in den „AnDi-Gleisen“ im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs innerhalb von 73 Stunden vor Nutzungsbeginn hingewiesen.
- Im Gelegenheitsverkehr innerhalb von 73 Stunden vor Nutzungsbeginn übernimmt der Anlagendisponent die Zuweisung von Nutzungsobjekten sowie die Koordination von Nutzungen für die gesamte Serviceeinrichtung. Für die Zuweisung stehen auch die „AnDi-Gleise“ in der Serviceeinrichtung zur Verfügung. Die Zuweisung erfolgt gem. Ziffer 7.3.1.2.3. Der Vertragsabschluss erfolgt gemäß Ziffer 7.3.1.6.2.
- In Köln Eifelator übernimmt der Anlagendisponent im Gelegenheitsverkehr die Zuweisung von Nutzungsobjekten sowie die Koordination von Nutzungen für die gesamte Serviceeinrichtung. Für die Zuweisung stehen auch die AnDi-Gleise in der Serviceeinrichtung zur Verfügung. Die Zuweisung erfolgt gem. Ziffer 7.3.1.2.3. und Ziffer 7.3.1.2.3.1. Der Vertragsabschluss erfolgt gemäß Ziffer 7.3.1.6.2.

- Fehlende oder unplausible Angaben im Rahmen der Anmeldung fordert der Anlagendisponent bei den vom anmeldenden ZB oder dem einbezogenen EVU benannten Personen oder Stellen unverzüglich nach.

Die Liste der Serviceeinrichtungen wird im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/serviceeinrichtungen

Dem ZB oder einbezogenen EVU steht für alle Serviceeinrichtungen mit Anlagendisponenten optional die Anwendung AnDi Tool zur Verfügung. In Köln Eifeltr ist die Anwendung AnDi-Tool verbindlich zu nutzen (vgl. Ziffer 7.3.1.2.3.1). Das Andi Tool wird im Internet zur Verfügung gestellt unter:

www.dbnetze.com/andi

Das AnDi-Tool dient der besseren Kommunikation und Darstellung zwischen dem ZB und dem Anlagendisponenten; z.B. hinsichtlich der vom ZB aktuell abgestellten Züge. Bei einem Ausfall des AnDi Tools ist der Anlagendisponent per E-Mail erreichbar. Die E-Mail-Adressen der Anlagendisponenten sind im Benutzerhandbuch aufgeführt.

Die Nutzungsbedingungen für das NeCo sind als Anlage 3.4.3.1 Bestandteil dieser NBN.

Das dazugehörige Benutzerhandbuch wird im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/neco

7.3.1.6.1.9. Kapazitäten, die für den Eigenbedarf benötigt werden

Die DB Netz AG benötigt Infrastruktur für eigene Zwecke (Eigenbedarf). Dazu gehören Notfallvorsorge (insbesondere Vorhaltung von Rettungszügen), Sicherstellung des Regelbetriebes (insbesondere Vorhaltung von Instandhaltungsfahrzeugen, Schneeräumfahrzeugen, Kranfahrzeugen und Rettungszügen sowie Hilfsloks) und Baulogistik (insbesondere Vorhaltung von Baufahrzeugen, Baumaterial und Bauabfall).

Die Infrastruktur für den Eigenbedarf der DB Netz AG wird in der Liste der Serviceeinrichtungen der DB Netz AG (Ziffer 1.5.3) gesondert ausgewiesen. Hierbei wird zwischen langfristigem Eigenbedarf und sonstigem Eigenbedarf unterschieden. Dem langfristigen Eigenbedarf unterliegen dabei Gleise, die für Notfallvorsorge, Sicherstellung des Regelbetriebes sowie für die in langfristigen Verträgen festgelegten Baulogistikzwecke benötigt werden. Dem sonstigen Eigenbedarf unterliegen Gleise, die für Infrastrukturmaßnahmen benötigt werden, welche voraussichtlich in der jeweiligen Netzfahrplanperiode beginnen und/oder enden werden.

Eigenbedarf kann mit einem Vorlauf von bis zu vier Jahren vorab festgelegt werden.

1. Kapazitäten in Serviceeinrichtungen, die in der Liste der Serviceeinrichtungen mit „Baulogistik lang“, „Sicherstellung Regelbetrieb“ oder „Notfallvorsorge“ gekennzeichnet sind, fallen unter den langfristigen Eigenbedarf der DB Netz AG und können durch die ZB im Netzfahrplan nicht angemeldet werden. Die Zuweisung im Gelegenheitsverkehr ist im Rahmen einer Nebennutzung nach Ziffer 7.3.1.6.3.3 möglich.
2. Kapazitäten in Serviceeinrichtungen, die in der Liste der Serviceeinrichtungen mit "Baulogistik kurz" gekennzeichnet sind, fallen unter den sonstigen Eigenbedarf der DB Netz AG und können durch die ZB im Netzfahrplan nicht angemeldet werden. Diese Gleise werden jedoch zur Herstellung einer einvernehmlichen Konfliktlösung im Koordinierungsverfahren mitberücksichtigt. Ebenfalls möglich ist die Anmeldung und Zuweisung im Gelegenheitsverkehr gemäß Ziffer 7.3.1.6.3.3.

Einzelnutzungsverträge für Kapazitäten in Serviceeinrichtungen, die die DB Netz AG für den Eigenbedarf benötigt, stehen unter der auflösenden Bedingung, dass das jeweilige Gleis zum Zweck der Baulogistik für Fahrzeuge/Wagen oder den Baubetrieb benötigt wird. Die DB Netz AG

wird den ZB mit einem Vorlauf von mindestens 21 Tagen schriftlich über den Eintritt der auflösenden Bedingung informieren. Das Entgelt richtet sich nach den für diese Gleise jeweils ausgewiesenen Funktionalitäten und Produktkategorien.

7.3.1.6.2. Zustandekommen des ENV-SE durch Weisung

Abweichend von vorgenannter Ziffer 7.3.1.6.1 kommt ein ENV-SE auch ohne vorherige Anmeldung zustande, wenn und soweit der ZB oder das einbezogene EVU auf Grund einer Weisung des Anlagendisponenten nach Ziffer 7.3.1.2.3 oder einer sonstigen betrieblichen Weisung der DB Netz AG ein oder mehrere Nutzungsobjekte nutzt.

7.3.1.6.3. Zuweisung von Nutzungsobjekten in Serviceeinrichtungen

Anmeldungen von Kapazitäten in einer Serviceeinrichtung sind sowohl zum Netzfahrplan als auch zum Gelegenheitsverkehr möglich. Soweit in diesen NBN nicht anders bestimmt, weist die DB Netz AG dem ZB und/oder dem einbezogenen EVU auf Grundlage der Anmeldung ein Nutzungsobjekt innerhalb der Serviceeinrichtung zu, indem sie dem ZB bzw. einbezogenen EVU den Abschluss eines ENV-SE über ein Nutzungsobjekt anbietet (nachfolgend: Zuweisung des Nutzungsobjektes). Im Hinblick auf das Verhältnis der Anmeldung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen zu der Zuweisung von Nutzungsobjekten gilt Folgendes:

- a) Der in der Anmeldung angegebene Nutzungszweck sowie die angegebene Produktkategorie (vgl. Ziffer 7.3.1.2.1.2) sind für die Zuweisung verbindlich.
- b) Für die Zuweisung gilt ein standardisierter Vergabeprozess, insbesondere, wenn Anmeldungen miteinander konkurrieren (und hierfür im Rahmen eines Koordinierungsverfahrens gemäß Ziffer 7.3.1.6.3.1.1 keine Lösung gefunden werden kann).
- c) Nach der Zuweisung von Nutzungsobjekten wird ein ENV-SE mit dem ZB und/oder dem einbezogenen EVU für das konkrete Nutzungsobjekt geschlossen.
- d) Das vertraglich vereinbarte Nutzungsentgelt ergibt sich aus der Produktkategorie des zugewiesenen Nutzungsobjektes und der Nutzungsdauer.
- e) Für vom Anlagendisponenten disponierte Kapazitäten gelten abweichende Regelungen zu Vergabe, ENV-SE und Entgeltbildung.
- f) Die DB Netz AG weist bis spätestens 15.10. jeden Jahres das jeweilige Nutzungsobjekt zu oder spricht eine Ablehnung aus. Angebote der DB Netz AG können vom ZB oder einbezogenen EVU nur innerhalb von fünf Arbeitstagen angenommen werden. Nach der Zuweisung von Nutzungsobjekten wird ein ENV-SE mit dem ZB und/oder dem einbezogenen EVU für das konkrete Nutzungsobjekt geschlossen.
- g) Nutzungsobjekte, die infolge eines Entscheidungsverfahrens gem. Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 zugewiesen werden, können durch den ZB oder das einbezogene EVU nur gesamthaft (Gleis und Zusatzausstattungen) angenommen oder abgelehnt werden.
- h) Nach vorheriger Zustimmung des Zugangsberechtigten ist jedoch die Zuweisung eines Nutzungsobjektes mit anderer Funktionalität und/oder aus einer anderen Produktkategorie möglich. Innerhalb der angemeldeten Funktionalität und Produktkategorie kann die DB Netz AG auch ein anderes als das angemeldete Gleis zuweisen.

7.3.1.6.3.1. Netzfahrplan

Das Konfliktlösungsverfahren im Netzfahrplan gliedert sich in das Koordinierungs- und Entscheidungsverfahren.

Im Rahmen dieser Verfahren sollen Unterlagen vorliegen, die geeignet sind, den Inhalt und den Umfang von Konflikten näher zu bestimmen und etwaige Konfliktlösungsmöglichkeiten zu ermitteln (zum Beispiel Nachweis der notwendigen Folge einer vereinbarten Zugtrasse, Betriebsprogramme, Gleisbelegungspläne). Kommt aufgrund fehlender Unterlagen ein Koordinierungsergebnis nicht zustande, fordert die DB Netz AG die ausstehenden Unterlagen im Koordinierungsprotokoll nach. Die Unterlagen sind innerhalb 1 Arbeitstages einzureichen. Zum Nachweis der notwendigen Folge einer vereinbarten Zugtrasse vgl. Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. a) und b).

7.3.1.6.3.1.1 Koordinierungsverfahren

Liegen zum Netzfahrplan Anmeldungen über zeitgleiche, nicht miteinander zu vereinbarende Nutzungen vor, wird die DB Netz AG durch Verhandlungen mit den ZB im Koordinierungsverfahren auf eine einvernehmliche Lösung hinwirken. Grundlage für die Bestimmung des Konflikts ist die angemeldete Funktionalität und Produktkategorie in der jeweiligen Serviceeinrichtung, bzw. die betroffene Zusatzausstattung, wenn es ausschließlich um die gleichzeitige Nutzung dieser Zusatzausstattung geht.

In die Koordinierung werden erforderlichenfalls auch bestehende Einzelnutzungsverträge einbezogen und die Vertragsinhaber gebeten, wegen möglicher Nebennutzungen an der Koordinierung teilzunehmen.

Die Verhandlungsdauer soll 14 Tage nicht übersteigen.

7.3.1.6.3.1.2 Entscheidungsverfahren

Kommt eine Einigung im Koordinierungsverfahren nicht zustande, wird ein Entscheidungsverfahren durchgeführt. Die DB Netz AG wird die Anmeldungen zum Netzfahrplan im Entscheidungsverfahren in der in Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. a) bis e) beschriebenen Reihenfolge berücksichtigen:

Maßgeblich für die Durchführung des Entscheidungsverfahrens ist das konfliktbehaftete angemeldete „Wunschgleis“ (vergleiche Anlage 7.3.1.6.1a).

Beschränkt sich der Konflikt ausschließlich auf die gleichzeitige Nutzung einer Zusatzausstattung, werden Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit a) bis d) entsprechend angewandt. Hierbei ist neben der Zusatzausstattung das gemäß Ziffer 7.3.1.1.1.4 örtlich zugehörige Gleis maßgeblich.

Ist nach Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. a) bis d) keine Entscheidung möglich, erfolgt ein Höchstpreisverfahren entsprechend Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. e) ausschließlich für die Zusatzausstattung.

a) Anmeldungen, die notwendige Folge einer in der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung angemeldeten und vertraglich vereinbarten Zugtrasse sind und der in Ziffer 7.3.1.1 ausgewiesenen Funktionalität entsprechen, wird bei der Vergabe Vorrang gewährt. Der ZB hat hierfür auf Anfrage der DB Netz AG anhand seines Betriebsprogramms auf Grund der geschlossenen Einzelnutzungsverträge über die Nutzung von Zugtrassen darzustellen, dass die Nutzung der Serviceeinrichtung in zeitlicher und räumlicher Hinsicht notwendige Folge einer vereinbarten Zugtrasse ist. Das heißt, der Zugangsberechtigte hat die Zugtrasse oder Zugtrassen zu benennen, die für die Bestimmung der notwendigen Folge einer Zugtrasse maßgeblich sein sollen (maßgebliche Zugtrasse/maßgebliche Zugtrassen).

Die Folge einer vereinbarten Zugtrasse liegt in zeitlicher Hinsicht vor, wenn gemäß nachfolgender Maßgaben ein zeitlicher Zusammenhang der beabsichtigten Nutzung zu einer Zugtrasse besteht.

- Dieser ist bei den Funktionalitäten Zugbildung und -auflösung gemäß Ziffer 7.3.1.2.1 lit. a) und Be- und Entladungen gemäß Ziffer 7.3.1.2.1 lit. c) dann gegeben, wenn die Nutzung im Zeitraum von 24 Stunden vor oder nach einer vertraglich vereinbarten Zugtrasse erfolgt.
- Bei der Funktionalität Ab- und Bereitstellung gemäß Ziffer 7.3.1.2.1 lit. b) liegt ein zeitlicher Zusammenhang zu einer Zugtrasse vor, wenn entweder die Nutzung nach Einfahrt des Zuges zur dauerhaften Abstellung dient oder im Zeitraum von 24 Stunden vor oder nach einer vertraglich vereinbarten Zugtrasse erfolgt.

Die Folge einer vereinbarten Zugtrasse liegt in räumlicher Hinsicht vor, wenn

- die maßgebliche(n) Zugtrasse(n) in die betroffene Betriebsstelle hineinkonstruiert ist/sind oder
- wenn der ZB anhand seines Betriebsprogramms und der vorgesehenen Rangierpläne darlegt, dass eine operative Verknüpfung zwischen der/den maßgebliche(n)

Zugtrasse(n) und der betroffenen Betriebsstelle (insbesondere Halt für den vorgesehenen Nutzungszweck) besteht.

- b) Ist eine Entscheidung nach Maßgabe von vorstehender lit. a) nicht möglich, weil der Trassenbezug bei mindestens zwei konfliktbeteiligten ZB erfüllt ist, so wird der Anmeldung Vorrang eingeräumt, deren maßgebliche(n) Zugtrasse(n) durch Rahmenvertrag (vgl. Ziffer 4.4.) gesichert ist/sind, wenn die angemeldete Kapazität in der betroffenen Serviceeinrichtung für die Abwicklung der Trasse notwendig ist.
- c) Ist eine Entscheidung nach Maßgabe der vorstehenden lit. a) und b) nicht möglich, werden die jeweiligen Entgelte für den jeweils angemeldeten Nutzungszeitraum innerhalb der Netzfahrplanperiode für die konfliktbehaftete angemeldete Kapazität einschließlich etwaiger hierfür mit angemeldeter Zusatzausstattungen gegenübergestellt und derjenigen Anmeldung Vorrang eingeräumt, für die das höhere Entgelt zu erzielen ist. Bei der Gegenüberstellung werden Entgeltnachlässe und das in der jeweiligen Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen veröffentlichte Mindestentgelt nicht berücksichtigt. Stellt die DB Netz AG fest, dass sich der Vorrang eines ZB allein aufgrund bestellter Zusatzausstattungen ergibt, prüft die DB Netz AG im Wege einer Plausibilitätskontrolle, ob die angemeldeten Zusatzausstattungen tatsächlich benötigt werden. Zu diesem Zweck haben die ZB auf Anforderung unverzüglich Betriebskonzepte vorzulegen, mit denen dargelegt wird, dass die angemeldeten Zusatzausstattungen in qualitativer und quantitativer Hinsicht für die betrieblichen Ziele, die das Unternehmen in der konkreten Serviceeinrichtung verfolgt, benötigt werden. Soweit die DB Netz AG auf dieser Grundlage die Anmeldung für unplausibel erachtet, wird das Entgelt für die jeweilige Zusatzausstattung beim Regellentgeltvergleich nicht berücksichtigt.
- d) Ist eine Entscheidung nach Maßgabe von vorstehender lit. c) nicht möglich, wird den Anträgen auf solche Nutzungen Vorrang gewährt, für die keine tragfähige Alternative vorhanden ist. Hierzu prüfen die DB Netz AG und der jeweilige ZB gemeinsam, ob tragfähige Alternativen bestehen, die es ermöglichen, den betreffenden Güter- oder Personenverkehrsdienst auf denselben Strecken oder Alternativstrecken unter wirtschaftlich annehmbaren Bedingungen durchzuführen. Art. 12 Abs. 3 und 4 sowie Art. 13 Abs. 1 bis 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2177 über den Zugang zu Serviceeinrichtungen und schienenverkehrsbezogenen Leistungen finden Anwendung.

Dem ZB, für dessen Antrag auf Nutzung eine tragfähige Alternative vorliegt, kann diese tragfähige Alternative auf Grundlage dieser lit. d) verbindlich zugewiesen werden (Ziffer 7.3.1.6.3 Satz 3 lit. c), d) und f) gelten entsprechend).

- e) Ist eine Entscheidung nach Maßgabe von vorstehenden lit. a) bis d) nicht möglich, wird die DB Netz AG zeitgleich die ZB auffordern, innerhalb von fünf Arbeitstagen ein Nutzungsentgelt anzubieten, das über dem Nutzungsentgelt liegt, welches auf der Grundlage der jeweils gültigen Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG zu zahlen wäre. Die Angebote sind ausschließlich der Bundesnetzagentur in der genannten Frist zuzuleiten. Die Bundesnetzagentur informiert die DB Netz AG über die Ergebnisse. Die DB Netz AG wird den betroffenen Zugangsberechtigten mit der Aufforderung zur Angebotsabgabe mitteilen, in welcher Form die Abgabe des Angebots zu erfolgen hat. Die Bundesnetzagentur wird parallel mit den ZB über die Einleitung des Höchstpreisverfahrens informiert. Es wird dem Angebot Vorrang gewährt, das den höchsten Umsatz in der Netzfahrplanperiode erzielt. Nimmt der ZB, der das höchste Nutzungsentgelt angeboten hat, das Angebot zum Abschluss eines ENV-SE nicht an, erfolgt die Zuweisung an denjenigen der verbliebenen bietenden ZB, der das nächsthöhere Nutzungsentgelt angeboten hat. Verbleibt nur noch ein bietender ZB oder wurde von vornherein lediglich ein Angebot abgegeben, so erfolgt die Zuweisung an diesen ZB auf Basis der Entgeltberechnung nach Ziffer 7.3.1.4.1 ff.

Vergleiche zusätzlich Ziffer 7.3.1.6.1.5.

7.3.1.6.3.1.3 Koordinierungs- und Entscheidungsverfahren von Anmeldungen für mehrere Netzfahrplanperioden

Gemäß Ziffer 7.3.1.6.1.5 kann der ZB Kapazitäten in Serviceeinrichtungen zum Netzfahrplan höchstens für die nächsten fünf aufeinanderfolgenden Netzfahrplanperioden anmelden und zugewiesen bekommen. Unter Berücksichtigung der in Ziffer 7.3.1.6.1.5 beschriebenen Regelungen werden Anmeldungen über mehrere Netzfahrplanperioden wie folgt koordiniert:

a) Anmeldung für mehrere Netzfahrplanperioden im Konflikt mit Anmeldung für eine Netzfahrplanperiode (Koordinierungsverfahren)

Anmeldungen auf Mehrjahresverträge, die sich im Sinne von Ziffer 7.3.1.6.3.1.1 Satz 1 mit Anmeldungen für die jeweils folgende Netzfahrplanperiode im Konflikt befinden, werden ausschließlich im Hinblick auf die jeweils folgende Netzfahrplanperiode koordiniert. Für die weiteren, nicht konfliktbehafteten Netzfahrplanperioden erfolgt eine Zuweisung entsprechend der ursprünglichen Anmeldung, auch wenn der ZB zwecks Lösung des Konflikts für die jeweils folgende Netzfahrplanperiode auf einen Teil der angemeldeten Kapazitäten verzichtet.

b) Anmeldungen für mehrere Netzfahrplanperioden im Konflikt mit anderer Anmeldung für mehrere Netzfahrplanperioden (Koordinierungsverfahren)

Anmeldungen auf Mehrjahresverträge, die sich im Sinne von Ziffer 7.3.1.6.3.1.1 Satz 1 mit anderen Anmeldungen auf Mehrjahresverträge, jedoch bezogen auf weniger Netzfahrplanperioden, im Konflikt befinden, werden ausschließlich im Hinblick auf die konfliktbehafteten Netzfahrplanperioden koordiniert. Für die weiteren, nicht konfliktbehafteten Netzfahrplanperioden erfolgt eine Zuweisung entsprechend der ursprünglichen Anmeldung an den ZB mit der Anmeldung für die größere Anzahl an Netzfahrplanperioden, auch wenn dieser im Hinblick auf die konfliktbehafteten Netzfahrplanperioden zwecks Lösung des Konflikts auf einen Teil der angemeldeten Kapazitäten verzichtet.

Für den Fall, dass ein ZB mit seiner Anmeldung auf einen Mehrjahresvertrag zwecks Lösung des Konflikts im Sinne der vorstehenden lit a) und b) auf einen Teil der angemeldeten Kapazität verzichtet, kann dieser Nutzungsanteil mit der Zustimmung des betroffenen ZB, für die nicht konfliktbehafteten Netzfahrplanperioden fortgeschrieben werden. Sein ENV-SE wird entsprechend der Konfliktlösung angepasst.

c) Umgang mit Anmeldungen für mehrere Netzfahrplanperioden im Entscheidungsverfahren

Kommt eine Einigung im Koordinierungsverfahren im Sinne der vorstehenden lit. a) und lit. b) nicht zustande, wird ein Entscheidungsverfahren durchgeführt. Die DB Netz AG wird das Entscheidungsverfahren aus Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 auf Anmeldungen für mehrere Netzfahrplanperioden übertragen, die mit Anmeldungen für eine oder mehrere Netzfahrplanperioden in Konflikt stehen.

Die Anmeldungen werden nach der in Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. a) bis e) beschriebenen Reihenfolge berücksichtigt.

Dabei gelten die folgenden Besonderheiten:

Für den Fall eines Regelentgeltvergleichs gem. Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. c) werden lediglich die Entgelte für die jeweils folgende Netzfahrplanperiode gegenübergestellt und derjenigen Anmeldung Vorrang eingeräumt, für die das höhere Entgelt zu erzielen ist.

Für den Fall eines Höchstpreisverfahrens gem. Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. e) wird die DB Netz AG die ZB auffordern, innerhalb von fünf Arbeitstagen ein Nutzungsentgelt anzubieten, das über dem Nutzungsentgelt liegt, welches auf Grundlage der jeweils gültigen Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB Netz AG für die jeweils folgende Netzfahrplanperiode zu zahlen wäre. Im Falle einer Zuweisung der Kapazität nach einem Höchstpreisverfahren gilt Ziffer 7.3.1.6.1.5 Satz 3.

7.3.1.6.3.2. Gelegenheitsverkehr

Im Gelegenheitsverkehr können die nach Ziffer 7.3.1.6.3.1 nicht gebundenen Kapazitäten zugewiesen werden. Für die vertraglich gebundenen Kapazitäten gilt Ziffer 7.3.1.6.3.3. Liegen im Gelegenheitsverkehr Anmeldungen über zeitgleiche, nicht miteinander zu vereinbarende Nutzungen vor, entscheidet die Reihenfolge des Eingangs der Anmeldung.

7.3.1.6.3.3. Nebennutzung

Die DB Netz AG vermarktet Nutzungsobjekte zur Nebennutzung, die aufgrund eines (ggf. auch langlaufenden) ENV-SE einem ZB oder einem einbezogenen EVU (Hauptnutzer) zustehen und von diesen auf Anfrage der DB Netz AG zur Nebennutzung freigemeldet wurden. Die Freimeldung befreit den Hauptnutzer nicht von der Pflicht zur Zahlung der Entgelte für die betroffenen Nutzungsobjekte (Gleis und ggf. Zusatzausstattung). Die Rückerstattung nach Ziffer 7.3.1.4.2.2 erfolgt in dem Umfang, wie der Nebennutzer die Nutzungsobjekte (Gleis und ggf. Zusatzausstattung) seinerseits nutzt.

Beantwortet der Hauptnutzer eine Nebennutzungsanfrage der DB Netz AG nicht innerhalb von drei Arbeitstagen, so gilt die Kapazitätsfreimeldung des Hauptnutzers für das Nutzungsobjekt als nicht erteilt.

7.3.1.6.3.4. Nutzungsobjekte mit der Funktionalität Zuführung

Nutzungsobjekte mit der Funktionalität Zuführung werden für andere Nutzungszwecke nur dann angeboten, wenn diese Nutzungsobjekte für den angemeldeten Zeitraum nicht für den Nutzungszweck Zuführung benötigt werden. Die Zuweisung erfolgt insoweit unter der auflösenden Bedingung, dass die Kapazität in dem Nutzungszeitraum für den Nutzungszweck Zuführung benötigt wird.

7.3.1.6.3.5. Kapazitätsfreimeldung

Der ZB oder das einbezogene EVU verpflichtet sich, nicht benötigte Nutzungsobjekte als freie Kapazitäten auf Anfrage der DB Netz AG zu melden.

7.3.1.6.3.6. Anmeldung von Kapazitäten für Energieträger im Sinne der Anlage EnSiTrV in Serviceeinrichtungen

Für die Anmeldung von Kapazitäten für Energieträger im Sinne der Anlage EnSiTrV in Serviceeinrichtungen gelten die Bestimmungen der Ziff. 4.2.2.6.3 lit. a) bis c) mit den nachstehenden Maßgaben entsprechend.

Die zusätzlich zu den Trassen für Energieträger im Sinne der Anlage EnSiTrV benötigte Kapazität in Serviceeinrichtungen der DB Netz AG ist nach den Regelungen der Ziff. 7.3.1.6 gesondert über APN im Bereich Anlagennutzung als „Vorrangige Abstellung (EnKo)“ zu beantragen. Ziff. 7.3.1.6.2 und 7.3.1.6.3.1 gelten nicht.

Kann eine Nutzungsanfrage für Energieträger im Sinne der Anlage EnSiTrV nicht koordiniert werden, wird demjenigen ZB, dessen vertraglich gebundene Kapazität beansprucht wird, für den durch den Zug für Energieträger im Sinne der Anlage EnSiTrV beanspruchten Zeitraum das Nutzungsrecht entzogen. Für diesen Zeitraum greifen die Regelungen der Nebennutzung gemäß Ziffer 7.3.1.6.3.3.

7.3.1.6.4. Zustandekommen des ENV-SE

Der ENV-SE kommt durch die Annahme des von der DB Netz AG unterbreiteten Angebots zustande. Die Annahme muss schriftlich oder elektronisch erfolgen, es sei denn, die NBN enthalten hierzu besondere Bestimmungen (vgl. Ziffer 7.3.1.6.2). Das Angebot kann nur innerhalb von fünf Arbeitstagen angenommen werden.

7.3.2 Personenbahnhöfe

7.3.2.1 Allgemeine Informationen

7.3.2.1.1. DB Netz AG

Die DB Netz AG betreibt keine Personenbahnhöfe.

Informationen zu Zugang und Nutzung der Personenbahnhöfe/Verkehrsstationen

- der DB Station&Service AG werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/stationsnutzung

7.3.2.1.2. Personenbahnhofsnutzung (Personenbahnhöfe der DB Regio-Netz Infrastruktur GmbH)

Im nachfolgenden Kapitel werden die Rechte und Pflichten im Verhältnis zwischen den ZB und der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, regional organisiert durch die Erzgebirgsbahn (EGB), Kurhessenbahn (KHB), Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn (OBS), Südost-bayernbahn (SOB) und Westfrankenbahn (WFB) geregelt hinsichtlich der Nutzung der von der RNI im Geltungsbereich des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) betriebenen Personenbahnhöfe.

7.3.2.1.2.1. Zustandekommen des Vertrags über die Nutzung eines durch die DB Regio-Netz Infrastruktur GmbH betriebenen Personenbahnhofs

Ein Vertrag über die Nutzung eines durch die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH betriebenen Personenbahnhofs (SNV-RNI) kommt zu Stande durch die Annahme eines Trassennutzungsvertrags mit den dort aufgeführten Personenhalten. Ein SNV-RNI kommt spätestens durch die Nutzung eines zum jeweiligen Personenbahnhofs gehörenden Personenbahnsteig bei einem Personenhalt zu Stande.

Die Regelungen des zwischen dem ZB und der RNI, vertreten durch die DB Netz AG, bestehenden G-INV gelten auch für den Vertrag über die Nutzung von Personenbahnhöfen.

7.3.2.1.2.2. Inhalt des SNV-RNI

Mit Abschluss des SNV-RNI verpflichtet sich die RNI, die Benutzung der von ihr betriebenen Personenbahnhöfe nach Maßgabe des SNV-RNI sowie dieser NBN zu gewähren. Der ZB ist verpflichtet, das nach Maßgabe des SNV-RNI und der NBN vereinbarte Entgelt für die Nutzung von Personenbahnhöfen der RNI zu entrichten. Die Entgelte sind der Liste der Entgelte für die Nutzung von Personenbahnhöfen der RNI zu entnehmen, siehe Anlage 5.3c) zu diesen NBN.

Die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH bietet an jeder von ihr betriebenen Station folgende Basisleistungen als Bestandteil des SNV-RNI an:

Bahnhofsnamensschild

Auf jeder Station befinden sich Bahnhofsnamensschilder in angemessener Zahl, die den Namen der Station in deutscher Sprache zeigen.

Fahrplanaushang

Die RNI bringt an allen Stationen, die planmäßig von EVU/ZB bedient werden, einen Fahrplanaushang an. Dieser stellt die Abfahrts- oder Ankunftszeiten der EVU/ZB diskriminierungsfrei dar. Das EVU/der ZB stellt der RNI die notwendigen Informationen gemäß Umfang und Terminstellung Ziffer 2.2 INBP-RNI-BT zur Verfügung. Fahrplanabweichungen, zusätzliche Züge und Sonderzüge werden – bei rechtzeitiger Mitteilung durch das EVU/den ZB (mindestens jedoch drei Werktagen vor dem Verkehrstag) – durch Sonderaushänge bekannt gegeben. Die RNI aktualisiert die Fahrplanaushänge beim Wechsel des Netzfahrplans oder einer Anpassung des Netzfahrplans nach den Wintermonaten (Anhang 7 Ziffer 2 Delegierter Beschluss 2017/2075 der Kommission vom 04.09.2017). Die sich im Zusammenhang mit einer in der Fahrplanperiode auf Grund von Änderungen der Trassenbestellung und der Stationsnutzung ergebenden Gesamtaufwendungen für die Anpassung der Fahrplanaushänge werden durch das verursachende EVU/den ZB

getragen. Wünscht ein EVU/ZB eine über diese Neuausfertigung hinausgehende zusätzliche Aktualisierung, so ist diese Leistung gesondert zu vereinbaren und zu vergüten. Dies gilt analog, falls das EVU/der ZB die Daten zur Erstellung des Fahrplanaushanges verspätet der RNI zur Verfügung stellt, jedoch nicht in den Fällen verspäteter Anmeldungen im Gelegenheitsverkehr.

Informationsflächen für das EVU/ZB

Die RNI stellt dem EVU/ZB Informationsflächen an den Stationen zur Verfügung, die das EVU/ZB in Absprache mit der RNI belegt. Das EVU/ZB darf diese Informationsflächen ausschließlich für verkehrliche und tarifliche Informationen verwenden. Die Nutzung der Informationsflächen für Werbezwecke ist ausgeschlossen. Eine Untervermietung oder Überlassung an Dritte ist nicht gestattet. Die Mitarbeiter der RNI sind berechtigt, nicht mehr gültige Aushänge zu entfernen.

Flächen für Fahrausweisautomaten und Entwerter

Die RNI stellt dem EVU/ZB ausschließlich zum Zweck des Fahrausweisvertriebs Flächen für Fahrausweisautomaten, Entwerter und Einrichtungen zum elektronischen Fahrausweisvertrieb in der Station (Bahnsteige und Zuwegungen) kostenfrei zur Verfügung. Die Anzahl der Stellflächen für Fahrausweisautomaten und Entwerter eines EVU/ZB ist auf zwei Automaten und zwei Entwerter bzw. Einrichtungen zum elektronischen Fahrausweisvertrieb je im Regelverkehr genutzten Bahnsteig beschränkt. Hierüber wird zwischen dem EVU/ZB und dem örtlich zuständigen Regio-Netz eine Flächenvereinbarung geschlossen. Das EVU/der ZB ist berechtigt, die vereinbarten Flächen einem von ihm beauftragten Unternehmen zu Zwecken des Fahrausweisvertriebs zu überlassen. Die RNI ist vor Abschluss eines Überlassungsvertrages hierüber zu unterrichten. Alle Kosten für Aufstellung, einschließlich Stromanschluss, Standortänderungen, Betrieb, anfallende Energiekosten und Abbau bei Vertragsende, sowie aller weiteren Kosten, die mit der Überlassung von Flächen zum Zwecke des Fahrausweisvertriebs in Zusammenhang stehen, trägt das EVU/der ZB.

Reinigung

Die Reinigung erfolgt abhängig vom Reisendenaufkommen und der Größe der Station. Das EVU/der ZB unterstützt die RNI und meldet besondere Verunreinigungen an die regional zuständige Stelle (vgl. 3.3.5.1.3).

Abfallbehälter

Abfallbehälter werden im Zuge der Reinigung in regelmäßigen Abständen geleert. Das EVU/der ZB unterstützt die RNI und meldet besondere Verunreinigungen an die regional zuständige Stelle (vgl. 3.3.5.1.3).

Zeitanzeige

Die RNI bietet dem EVU/ZB je nach Reisendenaufkommen an Stationen eine Bahnhofsuhr oder dynamische Zeitanzeige an.

Die RNI stellt an ausgewählten Stationen im Rahmen des SNV-RNI weitere Leistungen zur Verfügung, die sich am Reisendenaufkommen, den örtlichen Verhältnissen der Station und des jeweiligen Bahnsteigs orientieren. Eine rechtliche Gewähr bzw. ein rechtlicher Anspruch auf das Vorhandensein der Leistungen besteht für das EVU/den ZB nicht.

Weitere Leistungen sind z.B.:

1. Ausstattungen

- Wetterschutz
- Sitzgelegenheiten
- Fahrradabstellanlagen und Parkplätze für Kfz, deren Nutzung ggf. mit einem Entgelt für die Reisenden versehen sein kann;
- Gepäckschließfächer, deren Nutzung für den Reisenden ggf. kostenpflichtig sein kann;

- Toiletten, deren Benutzung für den Reisenden ggf. kostenpflichtig sein kann.

2. Service

- Fahrplanbezogene Auskünfte;
- Hilfestellung bei Fundsachen;

7.3.3 Terminals und Laderampen für den Güterverkehr

Die DB Netz AG betreibt keine Güterverkehrsterminals. Für die Nutzung von Laderampen der DB Netz AG siehe die Ausführungen unter Ziffer 7.3.1 bis Ziffer 7.3.1.6.3.4.

7.3.4 Rangierbahnhöfe und Zugbildungseinrichtungen einschließlich Rangiereinrichtungen

Für die von der DB Netz AG betriebenen Rangierbahnhöfe und Zugbildungseinrichtungen gilt Ziffer 7.3.1. bis Ziffer 7.3.1.6.3.4.

7.3.5 Abstellgleise

Für die Nutzung von Abstellgleisen der DB Netz AG siehe die Ausführungen unter Ziffer 7.3.1 bis Ziffer 7.3.1.6.3.4.

7.3.6 Wartungseinrichtungen

Für die Nutzung von Wartungseinrichtungen der DB Netz AG gelten die BfW, die nicht Bestandteil dieser NBN sind. Diese werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbnetze.com/bfw

7.3.7 Andere technische Einrichtungen

Für die Nutzung von Innenreinigungsanlagen vgl. Ziffer 7.3.1.2.4.8.

7.3.8 See- und Binnenhäfen

Die DB Netz AG betreibt keine See- und Binnenhäfen.

7.3.9 Hilfseinrichtungen

Für die Nutzung von Hilfseinrichtungen der DB Netz AG siehe die Ausführungen unter Ziffer 7.3.1 bis Ziffer 7.3.1.6.3.4.

7.3.10 Tankanlagen

Die DB Netz AG betreibt keine Tankanlagen.