

Infrastrukturnutzungsbedingungen der DB InfraGO AG und der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (INB 2027)

Gültig ab 13.12.2026

DB InfraGO AG

Zentrale

V.IWF6

Versionskontrolle

Datum	Beschreibung der Änderung
12.12.2025	Änderung der INB 2026 in der Fassung vom 09.09.2025 (Erstveröffentlichung der INB 2027)
12.12.2025	Änderung der Ziffern 3.3.1 „Rahmenverträge“ und 4.4 „Rahmenverträge“ durch vorläufige Inkraftsetzung
22.12.2025	Änderung der Ziffer 6.3.3.2 „Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen“
06.01.2026	Änderung der Ziffer 4.2.1.9 „Vorrangregeln (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)“
12.02.2026	Änderung der Ziffer 4.2.1.9 „Vorrangregeln (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)“ durch vorläufige Inkraftsetzung
26.02.2026	Änderung der Ziffern 4.2.1.10 „Streitbeilegungsverfahren“ und 4.2.1.11 „Höchstpreisverfahren“ durch vorläufige Inkraftsetzung
09.03.2026	Neuaufnahme der Ziffer 4.2.1.0 „Regelung für die Netzfahrplanperiode 2026/2027“ durch vorläufige Inkraftsetzung
12.03.2026	Änderung der Ziffern 3.3.4.4.3 „Kündigung von Verträgen“, 5.2.6.2 „Nachlass zur Weiterentwicklung von Punkt-zu-Punkt-Verkehren“, 5.3.2.7 „Marktsegmente mit der Komponente ‚Schnell‘“, 5.6.3.3 „Entgelt für Nichtstornierung“ 5.6.4 „Maluszahlungen für Stornierungen“, aufgrund des ersten Teilbeschlusses im Verfahren BK10-25-0640_E (TPS 2027)
19.03.2026	Änderung der Ziffer 3.3.4.7.6 „Pauschalierte Schadensregulierung bei reinen Vermögensschäden“ durch vorläufige Inkraftsetzung
24.03.2026	Änderung der Ziffern 3.2.1.2.4 „Bezugsmöglichkeiten gedruckter Exemplare des netzzugangsrelevanten Regelwerks und des betrieblich-technischen Regelwerks“ und 7.3.2.5 „Zugangsbedingungen für die Nutzung der Personenbahnhöfe“
22.04.2026	Änderung der Ziffern 7.3.1.5.4.2 „Instandhaltung, Durchführung von Baumaßnahmen“, 7.3.1.5.4.3 „Auswirkungen baubedingter Kapazitätseinschränkungen“, 7.3.1.6.1.5 „Zeitlicher Bezug der Anmeldung“, 7.3.1.6.3.1.2 „Entscheidungsverfahren“ und 7.3.1.6.3.1.3 „Koordinierungs- und Entscheidungsverfahren von Anmeldungen für mehrere Netzfahrplanperioden“
22.05.2026	Änderung der Ziffer 4.2.1.9 „Vorrangregeln (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)“
22.05.2026	Änderung der Ziffer 4.2.5.2 „Trassenzuweisung von PaPs“
22.05.2026	Änderung der Ziffer 6.3.3 „Störungen in der Betriebsabwicklung“
22.05.2026	Änderung der Ziffer 6.3.3.3.1 (Ziffer 6.3.3.3 „Räumung benutzter Schienenwege oder Serviceeinrichtungen“)
22.05.2026	Änderung der Ziffer 7.3.2.4.1.2 „Bemessung der Stationsentgelte der RNI für Verkehrsleistungen i.S.d. § 36 Abs. 2, Nr. 2 ERegG“
22.05.2026	Änderung der Ziffer 7.3.2.6.2 „Vertragsangebot durch die DB InfraGO AG bzw. RNI“ (nur Änderung der Überschrift)

Datum	Beschreibung der Änderung
05.06.2026	Änderung der Ziffer 4.2.1.0 „Regelung für die Netzfahrplanperiode 2026/2027“
10.08.2026	Änderung der Ziffer 4.2.2.9.2 „Verzicht auf schriftliche Annahme“ durch vorläufige Inkraftsetzung
01.10.2026	Änderung in Ziffer 5.10.1 „Antragstellung und Zustimmung zum Verfahren“, Ziffer 5.10.3 „Hauptpflichten des Letztempfängers“ und Ziffer 5.10.4 „Informations- und Hinweispflichten“ durch vorläufige Inkraftsetzung.

Impressum

Herausgeber
DB InfraGO AG

Redaktion
Netzzugang und Regulierung (V.IWF 6)
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 INB 2027, die das Mindestzugangspaket betreffen und nach § 45 ERegG der Genehmigung unterliegen, sind bisher nicht genehmigt worden. Die Fassung enthält die derzeit beantragten Entgeltgrundsätze und Entgelte des Mindestzugangspakets, die noch einer Änderung im Rahmen des verlängerten Genehmigungsverfahrens (BK10-25-0640_E) unterliegen können. Informationen hierzu finden Sie auf der Homepage der Bundesnetzagentur.

Die Ziffer 7.3.2.4.1.1 Abs. 5 (Steigerungsrate der SPNV-Entgelte für 2026 um 3%) gilt nur unter der Voraussetzung der Bestandskraft des Beschlusses der Bundesnetzagentur vom 02. Dezember 2025 zur Genehmigung der Entgelte zur Nutzung der Personenbahnhöfe der DB InfraGO AG mit Wirkung ab 01.01.2026 (Stationsentgelte 2026), Verfahrenszeichen BK10-25-0065_E. Sollte der genannte Beschluss aufgehoben oder geändert werden, gelten die dann nach Maßgabe der Aufhebung oder Änderung des Beschlusses wirksamen Entgelte.

Die DB InfraGO AG betreibt die Bereiche Schieneninfrastruktur und Serviceeinrichtungen, die bis Ende 2023 von der DB Netz AG betrieben wurden, und Personenbahnhöfe, die bis Ende 2023 von der DB Station & Service AG betrieben wurden. Die DB InfraGO AG strebt eine Vereinheitlichung der Prozesse in beiden Bereichen an. In einer Übergangszeit sind jedoch noch getrennte Prozesse erforderlich, die z.T. unterschiedliche Regelungen in diesen INB für die beiden Geschäftsbereiche erfordern. Gelegentlich wird in Richtlinien u.ä. des netzzugangsrelevanten bzw. des betrieblich-technischen Regelwerks noch die Unternehmensbezeichnung „DB Netz AG“ verwendet – gemeint ist hier die DB InfraGO AG. Die DB InfraGO AG strebt hier eine einheitliche Bezeichnung an.

2. Anhängige Gerichtsverfahren zu Untersagungen einzelner Klauseln

Aufgrund von Gerichtsverfahren können folgende Klauseln noch geändert werden:

Wir weisen darauf hin, dass die DB InfraGO AG im Rahmen der nachfolgenden Gerichtsverfahren gegen Entgeltgenehmigungsbeschlüsse der Bundesnetzagentur vor dem Verwaltungsgericht Köln klagt. In diesen Verfahren kann es zu einer Änderung der Entgeltgenehmigungen im Hinblick auf die jeweils genannten Fragen kommen:

- TPS 2025 (18 K 1993/24; 18 L 2350/24; 18 L 678/24; C-770/24)
  - Trassenentgelte SPNV, SGV und SPFV
  - Kostenfreie Stornierung wegen höherer Gewalt, behördlichen Anordnungen und technischen Einschränkungen der Infrastruktur im Ausland

Darüber hinaus weisen wir darauf hin, dass es weitere Klagen von ZB gegen die Entgeltgenehmigungen gibt und geben kann, die also nicht durch die DB InfraGO AG angestrengt wurden und die gleichwohl zu Änderungen der INB und/oder der Trassenentgelte führen können.

Inhaltsverzeichnis

Versionskontrolle **2**

Hinweise **4**

Verzeichnis der Anlagen **15**

1 ALLGEMEINE INFORMATIONEN **17**

1.0 Abkürzungsverzeichnis 17

1.1 Einleitung 17

1.2 Zweck der Nutzungsbedingungen 17

1.3 Rechtliche Aspekte 17

1.3.1 Rechtsrahmen 17

1.3.2 Rechtsgrundlagen und Haftung 18

1.3.2.1 Geltungsbereich 18

1.3.2.2 Geltung von AGB der ZB 19

1.3.2.3 Formerfordernisse 19

1.3.2.4 Haftung 19

1.3.2.5 Gerichtsstand 20

1.3.3 Beschwerdemöglichkeiten und -verfahren 20

1.3.4 Feiertagsregelung 20

1.4 Aufbau der INB 20

1.5 Geltungsdauer, Änderung und Veröffentlichung 20

1.5.1 Geltungsdauer 20

1.5.2 Änderungen 20

1.5.3 Veröffentlichung 20

1.6 Ansprechpartner 21

1.6.1 Ansprechpartner der DB InfraGO AG 21

1.6.2 Ansprechpartner internationale EIU 21

1.6.3 Weitere Ansprechpartner 22

1.7 Europäische Zusammenarbeit der DB InfraGO AG mit anderen Eisenbahninfrastrukturbetreibern und Zuweisungsstellen 22

1.7.1 Schienengüterverkehrskorridore (SGV-Korridore) 22

1.7.1.1 Corridor One Stop Shop 23

1.7.1.2 Corridor OSS für SGV-Korridore 23

1.7.1.3 Informationen zu den Nutzungsbedingungen der SGV-Korridore 24

1.7.2 RailNetEurope und andere internationale Kooperationen 25

1.7.2.1 One Stop Shop 25

1.7.2.2 Andere RNE-Leistungen 25

2 INFRASTRUKTUR DES SCHIENENNETZES **27**

2.1 Einleitung 27

2.2 Umfang des Schienennetzes 27

2.2.1 Grenzen 27

2.2.2 Angeschlossene Schienennetze 27

2.3 Netzbeschreibung 27
2.3.1 Gleisanzahl 28
2.3.2 Spurweite 28
2.3.3 Betriebsstellen 28
2.3.4 Lichtraum- und Ladungsprofile 28
2.3.5 Streckenklasse 28
2.3.6 Streckenneigungen 28
2.3.7 Geschwindigkeiten 28
2.3.8 Längere Güterzüge 28
2.3.9 Energieversorgung 28
2.3.10 Signalgebung 29
2.3.11 Betriebsverfahren 29
2.3.12 Kommunikationssystem 29
2.3.13 Zugsteuerung und Zugsicherung 29
2.3.14 Tunnel, Brücken und Bahnübergänge 29
2.3.15 Notbremsüberbrückung (NBÜ) 29
2.3.16 Verkehrsart 30
2.3.17 Neigetechnik 30
2.3.18 Wirbelstrombremse 30
2.3.19 Baustellen 30
2.3.20 Streckenöffnungszeiten 30
2.3.21 Kapazitätsbindung durch Rahmenverträge 30
2.3.22 Beschreibung der Personenbahnhöfe und Personenbahnsteige 30
2.3.22.1 Durch DB InfraGO AG betriebene Personenbahnhöfe und Personenbahnsteige 30
2.3.22.2 Durch RNI betriebene Personenbahnhöfe und Personenbahnsteige 30
2.4 Verkehrliche Einschränkungen 31
2.4.1 Besondere Schienenwege 31
2.4.2 Umweltrestriktionen 33
2.4.3 Gefahrgut 33
2.4.4 Tunnelrestriktionen 33
2.4.5 Brückenrestriktionen 34
2.4.6 Dampflokomotiven 34
2.5 Verfügbarkeit der Infrastruktur 34
2.5.1 Einleitung 34
2.5.2 Erforderliche Maßnahmen zur Sicherung, Instandhaltung und Erweiterung der Infrastruktur 34
2.5.2.1 Durchführung von Baumaßnahmen während der Laufzeit des ENV 34
2.5.2.2 Ausstattungs- und Leistungswünsche des ZB 35
2.5.3 Regelmäßige Instandhaltung der Infrastruktur, Durchführung von Baumaßnahmen 35
2.5.3.1 Baubedingte Einschränkungen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung 35
2.5.3.2 Kommunikation und Abstimmung von Baumaßnahmen 35
2.5.3.3 Schienenersatzverkehre 35
2.5.3.4 Informationen über Baumaßnahmen im Schienennetz 35
2.5.4 Minderungsrechte auf Grund von Baumaßnahmen 35
2.5.5 Streckenöffnungszeiten 36

2.5.6 Schienenersatz- und Busnotverkehr 36
2.5.6.1 Schienenersatzverkehr 36
2.5.6.2 Busnotverkehr 36
2.5.7 Instandhaltung der Personenbahnsteige und Personenbahnhöfe (Stationen) der DB InfraGO AG und der RNI 37
2.5.7.1 37
2.5.7.2 37
2.5.7.3 37
2.5.7.4 37
2.6 Infrastrukturentwicklung, Netzsegmentierung 37
2.6.1 Netzsegmentierung 37
2.6.1.1 Einleitung 37
2.6.1.2 37
2.6.1.3 38
2.6.1.4 38
2.6.1.5 Netz für Großtransformatortransporte (Trafo-Netz) 38
2.6.2 Inbetriebnahmen zum bzw. im Netzfahrplan 2027 38
2.6.3 Wechsel von Betriebsverfahren 38
2.6.4 Abgabe von Schienenwegen 38

3 ZUGANGSBEDINGUNGEN 39

3.1 Einleitung 39
3.2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen 39
3.2.1 Bedingungen zur Anmeldung von Kapazität 39
3.2.1.1 Pflichten, die bis zum Abschluss eines ENV oder ENV-SE zu beachten sind 39
3.2.1.2 Regelwerke 40
3.2.1.3 Pflichten, die bis zum Abschluss eines SNV zu beachten sind 41
3.2.2 Bedingungen für den Zugang zu den Schienenwegen 42
3.2.3 Genehmigungen 42
3.2.4 Sicherheitsbescheinigung 42
3.2.5 Haftpflichtversicherung 43
3.2.6 Vereinbarung zur Verkehrsdurchführung 43
3.3 Vertragliche Bestimmungen 43
3.3.1 Rahmenverträge 43
3.3.2 Verträge mit EVU 44
3.3.2.1 Grundsatz INV 44
3.3.2.2 Einzelinfrastrukturnutzungsverträge mit EVU 45
3.3.3 Verträge mit anderen ZB 46
3.3.4 Allgemeine Geschäftsbedingungen 46
3.3.4.1 Weitere Rechte und Pflichten der DB InfraGO AG 46
3.3.4.2 Rechte und Pflichten des ZB oder des einbezogenen EVU 46
3.3.4.3 Übertragung vertraglicher Rechte und Pflichten 47
3.3.4.4 Kündigung 47
3.3.4.5 Arbeitsschutz 49
3.3.4.6 Datenspeicherung/Datenverarbeitung 49
3.3.4.7 Haftung 50
3.3.4.8 Verantwortung und Haftung für Umweltschäden 51

3.3.5 Allgemeine Geschäftsbedingungen für die Nutzung von Personenbahnsteigen der DB InfraGO AG und der RNI 52
3.3.5.1 Informationen des ZB an die DB InfraGO AG und der RNI 52
3.3.5.2 Informationspflichten des ZB bei Betriebsstörungen 53
3.3.5.3 Abweichungen der vereinbarten Halte 54
3.3.5.4 Reisendeninformation an Personenbahnsteigen der RNI 54
3.3.5.5 Reisendeninformationen an Personenbahnsteigen der DB InfraGO AG 54
3.4 Besondere Zugangsbedingungen 56
3.4.1 Anforderungen an Fahrzeuge 56
3.4.1.1 Zulassung 56
3.4.1.2 Nichterfüllung von Fahrzeuganforderungen 56
3.4.2 Anforderungen an das Personal 56
3.4.3 Außergewöhnliche Transporte 57
3.4.3.1 Machbarkeitsstudie aT 57
3.4.3.2 Befahrbarkeitsprüfung 57
3.4.4 Gefahrguttransporte 58
3.4.5 Probefahrten und andere Sonderfälle 58
3.4.5.1 Überführung 58
3.4.5.2 Erprobung 58
3.4.5.3 Kompatibilitätsnachweis Brücke 58
3.4.6 Grenzlasten für Züge 58
3.4.6.1 Rückfallebenen bei Ausfall von GretA 59
3.4.7 Umsetzung der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 und des Schienenlärmschutzgesetzes 59
3.4.7.1 Betriebsbeschränkung gemäß Artikel 5a der VO (EU) 1304/2014 59
3.4.7.2 Definition „lauter Güterwagen“ 59
3.4.7.3 Definition „leisere Strecken“ 60
3.4.7.4 Trassenanmeldungen 60
3.4.7.5 Trassenkonstruktion bei der Zuweisung von Zügen mit lauten Güterwagen 60
3.4.7.6 Vorschriften für den Betrieb auf leiseren Strecken 60
3.4.7.7 Überprüfung der Wagenlisten im Anschluss an die Zugfahrt 61
3.4.7.8 Zusätzliche Überwachung durch das Eisenbahn-Bundesamt 63

4 ZUWEISUNG VON FAHRWEGKAPAZITÄT 64

4.1 Einleitung 64
4.2 Trassenanmeldungen 64
4.2.1 Netzfahrplan 65
4.2.1.0 Regelung für die Netzfahrplanperiode 2026/2027 65
4.2.1.1 Fehlende oder nicht plausible Angaben 67
4.2.1.2 Änderung von Anmeldungen 67
4.2.1.3 Fristen für die Netzfahrplanerstellung 67
4.2.1.4 Nicht fristgerechte Anmeldungen 68
4.2.1.5 Trassenkonstruktion (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) 68
4.2.1.6 Konstruktionsspielräume (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) 68
4.2.1.7 Koordinierung (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) 68
4.2.1.8 Streitbeilegungsverfahren (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) 69
4.2.1.9 Vorrangregeln (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) 70

4.2.1.10 Regelentgeltverfahren (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) 75
4.2.1.11 Höchstpreisverfahren (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) 76
4.2.1.12 Vorläufiger Netzfahrplanentwurf (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) 76
4.2.1.13 Endgültiger Netzfahrplanentwurf 77
4.2.1.14 Angebotsannahme 78
4.2.1.15 Trassenablehnungen 78
4.2.1.16 Besonderes Zuweisungsverfahren bei baubedingt eingeschränkter Schienenwegkapazität im Netzfahrplan 78
4.2.1.17 Spätere Netzfahrplananmeldung (Zweite Netzfahrplanbearbeitungsphase) 78
4.2.1.18 Prüfung der Vorhaltung von Restkapazitäten nach § 56 Abs. 3 ERegG 79
4.2.2 Gelegenheitsverkehr 83
4.2.2.1 Allgemeines 83
4.2.2.2 Fehlende oder nicht plausible Angaben 83
4.2.2.3 Änderungen von Anmeldungen 83
4.2.2.4 Fristen für die Bearbeitung von Trassenanmeldungen 83
4.2.2.5 Nicht fristgerechte Anmeldungen 85
4.2.2.6 Trassenkonstruktion 85
4.2.2.7 Trassenangebot durch die DB InfraGO AG 86
4.2.2.8 Angebotsabgabe vor Inkrafttreten eines Netzfahrplans 87
4.2.2.9 Zustandekommen des ENV 87
4.2.2.10 Trassenablehnungen 87
4.2.3 Zusammenarbeit der DB InfraGO AG bei der Bereitstellung von Schienenwegkapazität und der Zuweisung von netzübergreifenden Zugtrassen mit anderen Betreibern der Schienenwege (BdS) 87
4.2.3.1 Zusammenarbeit der DB InfraGO AG mit inländischen BdS 87
4.2.3.2 Zusammenarbeit der DB InfraGO AG mit ausländischen BdS 88
4.2.4 Grenzüberschreitende Trassenanmeldungen 88
4.2.4.1 Trassenkonstruktion auf den Grenzstrecken 88
4.2.4.2 Bedingungen für die Nutzung des PCS Capacity Broker 88
4.2.5 Katalogtrassen auf SGV-Korridoren 89
4.2.5.1 Trassenanmeldungen für PaPs 89
4.2.5.2 Trassenzuweisung von PaPs 91
4.2.5.3 Trassenanmeldungen und -zuweisung für Kapazitätsreserven (Reserve Capacity) 91
4.3 Kapazitätsbedarf für Instandhaltung und Erweiterung/Erneuerung der Infrastruktur 91
4.4 Rahmenverträge 91
4.4.1 Allgemeines 92
4.4.2 Anmeldung eines Rahmenvertrags 93
4.4.3 Bearbeitung der Anmeldung von Rahmenverträgen 94
4.4.4 Genehmigung von Rahmenverträgen 97
4.4.5 Angebot zum Abschluss eines Rahmenvertrags 97
4.4.6 Anwendung der Rahmenverträge in der Netzfahrplanerstellung und -periode 97
4.4.7 Änderung von Rahmenverträgen 98
4.4.8 Kündigung von Rahmenverträgen 98
4.4.9 Vertragsstrafe 98
4.5 Trassenzuweisung 99
4.5.1 Anmeldungen im Netzfahrplan 99

4.5.2 Spätere Netzfahrplananmeldungen 99
4.5.3 Anmeldungen im Gelegenheitsverkehr 99
4.5.4 Koordinierungsprozess 99
4.5.5 Streitbeilegungsverfahren 99
4.6 Überlastete Schienenwege 99
4.6.1 Vorgehensweise 99
4.6.2 Überlastungserklärungen und Nutzungsvorgaben 100
4.6.3 Detektion weiterer überlasteter Schienenwege 100
4.6.4 Nutzungsvorgaben und Rahmenverträge 100
4.6.5 Fahrlagenberatung 100
4.7 Außergewöhnliche Transporte, Gefahrguttransporte und Trassenanmeldungen mit Einzelgrenzlastberechnung 100
4.7.1 Trassenanmeldungen für außergewöhnliche Transporte 100
4.7.2 Trassenanmeldungen für Gefahrguttransporte 101
4.7.3 Trassenanmeldungen mit Einzelgrenzlastberechnung 101
4.7.3.1 Gesicherte Durchfahrten 101
4.8 Anzuwendende Regeln nach der Trassenzuweisung 102
4.8.1 Regeln für die Trassenänderung durch den ZB 102
4.8.2 Regeln für Trassenänderung durch das EIU 102
4.8.3 Regeln für Nichtnutzung durch den ZB 102
4.8.4 Regeln für Stornierung durch den ZB 102
4.9 TTR für intelligentes Kapazitätsmanagement 102
4.9.1 Ziele von TTR 102
4.10 Grundsätze der Kapazitätszuweisung für Güterverkehrskorridore 102
5 LEISTUNGEN UND ENTGELTE 103
5.1 Einleitung 103
5.2 Entgeltgrundsätze für Mindestzugangspaket 104
5.2.1 Grundsätze der Marktsegmentierung 105
5.2.2 Abgrenzung Verkehrsdienste 105
5.2.2.1 Schienengüterverkehrsdienst 105
5.2.2.2 Schienenpersonenverkehrsdienste 105
5.2.2.3 Zuordnung 106
5.2.3 Segmentierungskriterien 106
5.2.4 Grundsätze der Ermittlung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen 107
5.2.5 Grundsätze für den Vollkostenaufschlag nach Maßgabe der relativen Tragfähigkeit des betreffenden Marktsegmentes 107
5.2.6 Grundsätze der weiteren Entgeltkomponenten 107
5.2.6.1 Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten 107
5.3 Mindestzugangspaket und Entgelte 109
5.3.1 Marktsegmente 111
5.3.2 Marktsegmente im Schienenpersonenfernverkehr 111
5.3.2.1 Metro Tag 112
5.3.2.2 Basic 113
5.3.2.3 Nacht 115

5.3.2.4 Charter/ Nostalgie 117
5.3.2.5 Punkt-zu-Punkt 117
5.3.2.6 Lok-/Leerfahrt 119
5.3.2.7 Marktsegmente mit der Komponente „Schnell“ 119
5.3.3 Marktsegmente im Schienenpersonennahverkehr 119
5.3.3.1 Schienenpersonennahverkehr Lastfahrt 119
5.3.3.2 Lok-/Leerfahrt 119
5.3.4 Marktsegmente im Schienengüterverkehr 120
5.3.4.1 Sehr schwer 120
5.3.4.2 Güternahverkehr 120
5.3.4.3 Gefahrgutganzzug 121
5.3.4.4 Lokfahrt 122
5.3.4.5 Standard 122
5.3.4.6 Marktsegmente mit der Komponente „Schnell“ 122
5.3.4.7 Marktsegmente mit dem Komponente „Z-Flex“ 123
5.3.5 Zuordnung widersprüchlicher Anmeldungen zu Verkehrsarten und Marktsegmenten 123
5.3.6 Unmittelbare Kosten des Zugbetriebs 123
5.3.7 Vollkostenaufschlag gemäß der relativen Tragfähigkeit des betreffenden Marktsegments 123
5.4 Zusatzleistungen und Entgelte 123
5.4.1 Abstellen auf Schienenwegen 123
5.4.2 Machbarkeitsstudie aT 124
5.4.3 Befahrbarkeitsprüfung übergroßer Fahrzeuge 124
5.4.4 Kompatibilitätsnachweis Brücke 124
5.4.5 Zusatzausstattung an Schienenwegen 125
5.4.6 Fahrstromversorgung 126
5.4.7 Entgelt für die Erstellung von Rahmenverträgen 126
5.4.8 Betrieblicher Begleiter aT 126
5.4.9 Betriebsprogrammstudie für aT und Versuchsfahrten 126
5.4.9.1 Zweck 126
5.4.9.2 Leistungsumfang 126
5.4.9.3 Umfang 127
5.4.9.4 Beauftragung 127
5.4.9.5 Fristen 127
5.4.9.6 Inhalte der Beauftragung 128
5.4.9.7 Änderung der Beauftragung 128
5.4.9.8 Inhalt und Übergabe der Studienergebnisse 129
5.4.9.9 Bepreisung 129
5.5 Nebenleistungen und Entgelte 129
5.5.1 Anbindung EVU-Leitstellen (GSM-R) 129
5.5.2 Betriebsprogrammstudie 130
5.5.3 Dispositionsarbeitsplätze in Betriebszentralen 130
5.5.4 Fahrplanstudie 131
5.5.5 Gedruckte Buchfahrpläne 131
5.5.6 Grüne Funktion der Zuglaufregelung 131
5.5.7 Key Management Center (KMC) 132

5.5.8 Leitsystem zur Netzdisposition Kunde 132
5.5.9 DB LiveMaps 133
5.5.10 Lizenz zur Datenabnahme 134
5.5.11 Statistiken 134
5.5.12 Trassengrafik 134
5.5.13 Kamera-Brücken zur Erzeugung von Bildmaterial und weiteren Daten 135
5.5.14 Angebotsberatung 136
5.5.15 ISR Data Service 136
5.5.16 Bereitstellung von zuglaufbezogenen Prognosedaten (RIS-API) 137
5.6 Maluszahlungen und Anreize 137
5.6.1 Maluszahlungen für Trassenänderung (durch den ZB) 137
5.6.2 Maluszahlungen für Trassenänderungen (durch das EIU) 138
5.6.2.1 Kompensation von Trassenmehrkosten wegen baubedingter Umleitung im SGV im Netzfahrplan 138
5.6.2.2 Entgeltregelung bei Umleitung aufgrund von Baumaßnahmen nach Zustandekommen des ENV 139
5.6.2.3 Entgeltnachlass bei Umleitung aufgrund von Baumaßnahmen durch Generalsanierungsmaßnahmen (Hochleistungskorridore) 139
5.6.3 Maluszahlungen für Nichtnutzung 140
5.6.3.1 Entgelt für Angebotserstellung 140
5.6.3.2 20-Stunden Regelung 140
5.6.3.3 Entgelt für Nichtstornierung 140
5.6.4 Maluszahlungen für Stornierung 141
5.6.4.1 Regelstornierungsentgelt 142
5.6.4.2 Mindeststornierungsentgelt 143
5.6.4.3 Stornierungsentgelte nach Streitbeilegungs- und Höchstpreisverfahren 144
5.6.5 Anreize und Ermäßigungen 144
5.6.5.1 Entgeltminderung bei nicht vertragsgemäßem Zustand 144
5.6.6 Entgeltregelungen bei Schienenersatzverkehr 146
5.6.7 Entgeltregelungen bei Busnotverkehr im Personenverkehr 146
5.7 Anreizsystem 147
5.7.1 Grundlagen und Ziele für die Trassennutzung (ohne Personenbahnsteige) 147
5.7.2 Pünktlichkeitserfassung für die Trassennutzung (ohne Personenbahnsteige) 147
5.7.2.1 Datenerhebung 147
5.7.2.2 Berücksichtigte Daten 147
5.7.3 Entgeltmodell für die Trassennutzung (ohne Personenbahnsteige) 149
5.7.4 Administration und Korrekturverfahren für die Trassennutzung (ohne Personenbahnsteige) 152
5.7.4.1 Kodierprozess 152
5.7.4.2 Abrechnung 152
5.7.4.3 Revision Anreizsystem 152
5.7.5 Anreizsystem für die Nutzung der Personenbahnsteige der RNI 153
5.7.6 Anreizsystem für die Nutzung der Personenbahnsteige der DB InfraGO AG zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit 154
5.8 Entgeltänderung 155
5.8.1 Zuschlag für überlastete Schienenwege 155
5.8.2 Entwicklung Abschlagszahlung 156

5.8.3 Aktualisierung der Liste der Metropolbahnhöfe 156
5.9 Zahlungsbedingungen 156
5.9.1 Zahlung der Infrastrukturnutzungsentgelte 156
5.9.2 Sicherheitsleistung 156
5.9.2.1 Sicherheitsleistung für die Zahlung der Trassenentgelte 156
5.9.2.2 Sicherheitsleistung für die Zahlung der Stationsentgelte 157
5.9.3 Verzugszinsen und Mahnpauschale 159
5.9.4 Abschlagszahlungen 159
5.9.4.1 Abschlagszahlungen für Trassenabrechnung 159
5.9.4.2 Abschlagszahlungen für Stationspreisabrechnung betreffend Bahnhöfe der DB InfraGO AG 159
5.9.5 Aufrechnung, Zurückbehaltungsrechte 160
5.10 Förderung des Bundes für die SGV-Trassennutzung 160
5.10.1 Antragstellung und Zustimmung zum Verfahren 160
5.10.2 Auftrag zur Verrechnung mit den Trassenentgelten 161
5.10.3 Hauptpflichten des Letztempfängers 161
5.10.4 Informations- und Hinweispflichten 161
5.10.5 Mitwirkungs- und Aufbewahrungspflichten 163
5.10.6 Rückforderung 163
5.10.7 Haftung 164
5.10.8 Zeitraum 164

6 BETRIEBLICHE DURCHFÜHRUNG 165

6.1 Einleitung 165
6.2 Gesetzliche Regelungen zur Betriebsdurchführung 165
6.3 Betriebliche Maßnahmen 165
6.3.1 Grundsätze 165
6.3.2 Betriebliche Regelungen 165
6.3.2.1 Betriebliche Ansprechpartner 165
6.3.2.2 Informationen der DB InfraGO AG an den ZB oder das einbezogene EVU 165
6.3.2.3 Informationen des ZB oder des einbezogenen EVU an die DB InfraGO AG 166
6.3.2.4 Weitere Rechte und Pflichten 167
6.3.3 Störungen in der Betriebsabwicklung 167
6.3.3.1 Maßnahmen bei Störungen in der Betriebsabwicklung 168
6.3.3.2 Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen 168
6.3.3.3 Räumung benutzter Schienenwege oder Serviceeinrichtungen 170
6.3.3.4 Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan 171
6.4 Betriebliche Informations- und -überwachungssysteme 172
6.4.1 Informationssysteme für Trassen 172
6.4.1.1 LeiDis 172
6.4.1.2 Bereitstellung von Meldungen zum Zuglauf gem. TAF/TAP TSI 172
6.4.1.3 TIS 172
6.4.2 Informations- und Kommunikationssystem für Anlagenstörungen (IKAs) in Serviceeinrichtungen 173
6.4.3 Betrieb Live Kommunikationsplattform für betriebliche Kommunikation im Störungsfall 173

7 SERVICEEINRICHTUNGEN 175
7.1 Einleitung 175
7.2 Überblick über die Serviceeinrichtungen 175
7.3 Serviceeinrichtungen der DB InfraGO 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 186
7.3.1.4 Entgelte 186
7.3.1.5 Zugangsbedingungen 193
7.3.1.6 Kapazitätszuweisung 196
7.3.2 Personenbahnhöfe der DB InfraGO AG und der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (RNI) 205
7.3.2.1 Allgemeine Informationen 205
7.3.2.2 Leistungen in den Personenbahnhöfen 206
7.3.2.3 Beschreibung der Personenbahnhöfe 209
7.3.2.4 Stationsentgelte 209
7.3.2.5 Zugangsbedingungen für die Nutzung der Personenbahnhöfe 212
7.3.2.6 Zustandekommen des Vertrags über die Nutzung eines durch die DB InfraGO AG oder der RNI betrieben Personenbahnhofs (Stationsnutzungsvertrag) 213
7.3.3 Terminals und Laderampen für den Güterverkehr 216
7.3.4 Rangierbahnhöfe und Zugbildungseinrichtungen einschließlich Rangiereinrichtungen 216
7.3.5 Abstellgleise 216
7.3.6 Wartungseinrichtungen 216
7.3.6.1 Beschreibung der Wartungseinrichtungen 216
7.3.6.2 Grundsätze des Vertragsschlusses/der Vertragsübertragung 217
7.3.6.3 Eigenerbringung 218
7.3.6.4 Anforderungen an das Personal des ZB 218
7.3.6.5 Anforderungen an Fahrzeuge des ZB, Vermutung der Betriebssicherheit 218
7.3.6.6 Prüfungsrechte und Weisungsbefugnis der DB InfraGO AG 218
7.3.6.7 Infrastruktur in den Werkstätten 219
7.3.6.8 Informationen über Entgelte 219
7.3.7 Andere technische Einrichtungen 219
7.3.8 See- und Binnenhäfen 219
7.3.9 Hilfseinrichtungen 219
7.3.10 Tankanlagen 219
7.3.11 Autoreisezug-Terminals 219
7.3.11.1 Allgemeine Informationen und Beschreibung der Autoreisezug-Terminals 219
7.3.11.2 Leistungen 219
7.3.11.3 Entgelte 220
7.3.11.4 Kapazitätszuweisung/Anmeldung der Nutzung 220

Verzeichnis der Anlagen

Anlage 1.0	Abkürzungsverzeichnis
Anlage 2.3.10	Nutzungsbedingungen ETCS
Anlage 2.3.12	AGB-GSM-R-DL
Anlage 2.6.1.5	Karte Trafo-Netz
Anlage 3.2.1.1	Muster Grundsatz-INV
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 3.2.6	Vereinbarung über die Verkehrsdurchführung
Anlage 3.3.4.8	Verfahrensbeschreibung zur mobilen Graffiti-Entfernung in Abstellanlagen
Anlage 3.4.3.1	Nutzungsbedingungen Infraportal
Anlage 4.2	Nutzungsbedingungen pathOS
Anlage 4.2.1.10	Entgelte zur Berechnung des Regelentgelts in der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung
Anlage 4.2.2	Nutzungsbedingungen Click&Ride
Anlage 4.2.2.4	Bearbeitungsfristen für Trassenanmeldungen im Gelegenheitsverkehr bei Grenzüberschreitende Fahrten
Anlage 4.2.3.1	Zusammenarbeit der DB InfraGO 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 4.4.3	Fristen für die Anmeldung von Rahmenverträgen
Anlage 4.6.2	Übersicht der überlasteten Schienenwege und dafür geltenden Nutzungsbedingungen
Anlage 4.10	Grundsätze für die Kapazitätszuweisung auf den 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 InfraGO AG und der RNI
Anlage 5.4.2	Umrisslinien zur Preisbildung Machbarkeitsstudie aT
Anlage 5.6.2.3	Entgeltnachlass und erweiterte Kompensationsleistungen bei Umleitung aufgrund von Baumaßnahmen durch Generalsanierungsmaßnahmen (Hochleistungskorridore)
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 5.7.6	Kategoriespezifische Basisleistungen und weitere Leistungen der INB (Bereich Personenbahnhöfe)
Anlage 5.10	Richtlinie zur Förderung des Schienengüterverkehrs über eine anteilige Finanzierung der genehmigten Trassenentgelte (af-TP)
Anlage 5.10.1	Beauftragung
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
Anlage 7.3.1.6.1.6	Liste Trafogleise in Serviceeinrichtungen
Anlage 7.3.1.6.1.9	Logistikstellen – Konzept zur Nebennutzung
Anlage 7.3.2.4.1.1	Zuordnungssystematik Stationen zu den jeweiligen Kategorien

1 ALLGEMEINE INFORMATIONEN

1.0 Abkürzungsverzeichnis

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

1.1 Einleitung

Die DB InfraGO AG ist als EIU für die Vorhaltung, Weiterentwicklung und den Betrieb des Großteils des deutschen Schienennetzes sowie der von ihr betriebenen Serviceeinrichtungen einschließlich Personenbahnhöfe und Personenbahnsteige verantwortlich. Als eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG ist es zentrale Aufgabe der DB InfraGO AG, mit einem substanziell hochwertigen, auf die Bedürfnisse der EVU zugeschnittenen Streckennetz und entsprechenden Serviceeinrichtungen einschließlich Personenbahnhöfen und Personenbahnsteigen (einschließlich der zugehörigen Zuwegungen) 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, auch im Zusammenhang mit dem Betrieb von Personenbahnhöfen, in Serviceeinrichtungen als BdSE i. S. d. § 2 Abs. 11 AEG an Kunden aus dem In- und Ausland.

1.2 Zweck der Nutzungsbedingungen

Die INB enthalten Regeln, Fristen, Verfahren, Entgeltgrundsätze und Allgemeine Geschäftsbedingungen für Zugang und Nutzung des Schienennetzes, der Personenbahnhöfe und der Serviceeinrichtungen einschließlich der Personenbahnhöfe der DB InfraGO AG.
Die INB 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 INB 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 (einschließlich der eventuell damit verbundenen Nutzung von Personenbahnsteigen) ENV, für die Nutzung von Personenbahnhöfen SNV und für die Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen ENV-SE geschlossen.

1.3 Rechtliche Aspekte

1.3.1 Rechtsrahmen

Den INB 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,

- Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lärm“ sowie zur Änderung der Entscheidung 2008/232/EG und Aufhebung des Beschlusses 2011/229/EU
- Durchführungsverordnung (EU) 2019/774 der Kommission vom 16. Mai 2019 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 in Bezug auf die Anwendung der technischen Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lärm“ auf Bestandsgüterwagen
- Durchführungsverordnung (EU) 2023/1694 der Kommission vom 10. August 2023 zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 321/2013, (EU) Nr. 1299/2014, (EU) Nr. 1300/2014, (EU) Nr. 1301/2014, (EU) Nr. 1302/2014, (EU) Nr. 1304/2014 und der Durchführungsverordnung (EU) 2019/777
- 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)
- Bundespolizeigesetz (BPolG) und
- Regionalisierungsgesetz (RegG).

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 INB 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 InfraGO AG

hinsichtlich des Zugangs zu den von der DB InfraGO AG im Geltungsbereich des ERegG betriebenen Schienenwegen, zu den Personenbahnsteigen sowie zu den Serviceeinrichtungen einschließlich der Personenbahnhöfe 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 INB in

Bezug auf den ZB gelten sinngemäß für Drittunternehmen, die gem. § 22 ERegG in die Rechte und Pflichten aus dem ENV, dem SNV bzw. dem ENV-SE eintreten.

Ansprüche aus und im Zusammenhang mit dem ENV, dem SNV bzw. dem ENV-SE unterliegen der regelmäßigen Verjährungsfrist von drei Jahren (§ 195 BGB), es sei denn, es gelten gesetzlich längere Verjährungsfristen.

1.3.2.1.1 DB RegioNetz Infrastruktur

Die INB gelten auch für die von RNI als Tochtergesellschaft der DB InfraGO 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 InfraGO 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 INB gelten insoweit nicht für die deutschen Schienenwege und Serviceeinrichtungen auf Schweizer Gebiet. Die räumliche Lage dieser Strecken und Serviceeinrichtungen, Informationen über die von der DB InfraGO AG betriebenen Personenbahnhöfe auf Schweizer Gebiet und die für den Zugang bzw. Nutzung maßgeblichen Rechtsgrundlagen werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbinfrago.com/schweiz

1.3.2.2 Geltung von AGB der ZB

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

1.3.2.3 Formerfordernisse

Wenn und soweit nach dem Gesetz, die Schriftform gefordert ist, reicht die elektronische Form nicht zur Wahrung des Schriftformerfordernisses aus. Wenn nach dem ENV, SNV, SNV-RNI, dem ENV-SE oder den INB ausdrücklich die Schriftform gefordert ist, reicht die elektronische Form nicht zur Wahrung des Schriftformerfordernisses aus es sei denn, dies ist nach den INB 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 INB zum Veröffentlichungszeitpunkt und dem jeweiligen tatsächlichen Zustand nicht auszuschließen. Die DB InfraGO AG ist daher für alle Hinweise auf fehlerhafte oder abweichende Angaben dankbar.

Die INB enthalten Links zu externen Webseiten Dritter, auf deren Inhalte die DB InfraGO AG keinen Einfluss hat. Für die Inhalte auf diesen Seiten kann die DB InfraGO 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 InfraGO AG von Rechtsverstößen Kenntnis erhalten, wird sie die entsprechenden Links löschen.

1.3.2.5 Gerichtsstand

Für alle sich aus oder im Zusammenhang mit der Auslegung oder Durchführung dieser Nutzungsbedingungen und er auf ihrer Basis geschlossenen Verträge (ENV, SNV, SNV-RNI, ENV-SE) ergeben-den Streitigkeiten der Parteien ist der Gerichtsstand Frankfurt am Main.

1.3.3 Beschwerdemöglichkeiten und -verfahren

Für Beschwerden im Zusammenhang mit den INB 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.

1.3.4 Feiertagsregelung

Als Feiertage werden ausschließlich die bundeseinheitlichen Feiertage gewertet, welche vom BMI hinter der Website:

https://www.bmi.bund.de/DE/themen/verfassung/staatliche-symbole/nationale-feiertage/nationale-feiertage-node.html

veröffentlicht sind.

1.4 Aufbau der INB

Der Aufbau dieser INB 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 INB der europäischen Nachbar-EIU der DB InfraGO AG.

1.5 Geltungsdauer, Änderung und Veröffentlichung

1.5.1 Geltungsdauer

Diese INB dienen als Grundlage für das Zuweisungsverfahren, den Vertragsschluss und Änderungen für die Trassen und die dazu gehörigen Personenbahnsteige und Kapazitäten in Serviceeinrichtungen einschließlich der Personenbahnhöfe der Netzfahrplanperiode 2026/2027 (13.12.2026 – 11.12.2027). Für die Trassenkonstruktion für Trassen und Zuweisung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen einschließlich der Personenbahnhöfe der Netzfahrplanperiode 2026/2027 sind ausschließlich diese INB anzuwenden. Sie treten am 13.12.2026 in Kraft und sind unbefristet gültig. Die INB 2026 treten zum selben Zeitpunkt außer Kraft.

1.5.2 Änderungen

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

1.5.3 Veröffentlichung

Die INB, 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.dbinfrago.com/inb

Bei Widersprüchen zwischen der deutschen und der englischen Fassung dieser INB 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 InfraGO AG

Eine individuelle Kundenbetreuung wird durch die Zentrale in Frankfurt am Main und die sieben Regionen der DB InfraGO 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 InfraGO AG werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbinfrago.com/kontakte

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

www.dbinfrago.com/apn

Die jeweils örtliche zuständige Region für die jeweiligen Personenbahnhöfe ist im Internet zu finden:

www.dbinfrago.com/ap-vertrieb-personenbahnhoefe

1.6.2 Ansprechpartner internationale EIU

Informationen zu den INB 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
Polen	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.	www.plk-sa.pl
Tschechische Republik	SŽDC, Správa železnicní dopravní cesty, státní organizace	www.provoz.szdc.cz
Österreich	ÖBB Infrastruktur AG	www.oebb.at
Schweiz	BLS Netz AG SBB Infrastruktur Schweizerische Trassenvergabestelle	http://www.bls.ch www.sbb.ch www.tvs.ch
Frankreich	SNCF Réseau	www.sncf-reseau.fr

Land	EIU	Kontakt
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 InfraGO AG mit anderen Eisenbahninfrastrukturbetreibern und Zuweisungsstellen

1.7.1 Schienengüterverkehrskorridore (SGV-Korridore)

Die Schienenwege der DB InfraGO 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) und geändert durch EU-Verordnung 1679/2024) zu bildenden Schienengüterverkehrskorridore (SGV-Korridore). Auf Basis der EU-Verordnung 1679/2024 sind die Verläufe der SGV-Korridore integrierter Bestandteil des Schienengüterverkehrsanteils der Europäischen Verkehrskorridore (ETC). Detaillierte Informationen zum Verlauf der SGV-Korridore finden sich unter folgendem Link bzw. im TENtec-Tool der Europäischen Kommission:

https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/infrastructure-and-investment/trans-european-transport-network-ten-t/tentec-information-system-and-ten-t-map-library/ten-t-maps-european-transport-corridors_en

https://webgate.ec.europa.eu/tentec-maps/web/public/screen/home:

- SGV-Korridor Nordsee-Rhein-Mittelmeer:

  Einzelheiten zum Korridor werden im Internet zur Verfügung gestellt:

  www.corridor-nsrm.eu
- SGV-Korridor Skandinavien-Mittelmeer:

  Einzelheiten zum Korridor werden im Internet zur Verfügung gestellt:

  www.scanmedfreight.eu

- SGV-Korridor Atlantik:

  Einzelheiten zum Korridor werden im Internet zur Verfügung gestellt:

  www.atlantic-corridor.eu

- SGV-Korridor Nordsee-Ostsee:

  Einzelheiten zum Korridor werden im Internet zur Verfügung gestellt:

  www.rfc-northsea-baltic.eu

- SGV-Korridor Rhein-Donau:

  Einzelheiten zum Korridor werden im Internet zur Verfügung gestellt:

  www.rfc-rhine-danube.eu

Eine Auswahl von Serviceeinrichtungen der DB InfraGO AG an den vorstehenden SGV-Korridoren ist jeweils in der Terminalliste 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 grenzüberscheitende 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 SGV-Korridore, die gemäß Anhang II der EU-Verordnung 1316/2013 "Connecting Europe (CEF)" Schienenwege der DB InfraGO AG beinhalten, wurden die hier aufgeführten Corridor OSS eingerichtet und von den am SGV-Korridor beteiligten EIU jeweils zur Entscheidung über die Zuweisung von PaPs und Kapazitätsreserven sowie die Abgabe der hieraus resultierenden internationalen Trassenangebote auf den betreffenden SGV-Korridoren bevollmächtigt. Der Vertragsschluss erfolgt dann zwischen den beteiligten EVU und EIU.

Die Kontaktadressen der Corridor OSS lauten:

Für den SGV-Korridor Nordsee-Rhein-Mittelmeer:

Corridor OSS North Sea Rhine- Mediterranean 16, boulevard d’Avranches
L-1160 Luxembourg
Telefon: +49 69 265-26771
E-Mail: coss@corridor-nsrm.eu

Für den SGV-Korridor Skandinavien-Mittelmeer:

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

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

Für den SGV-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 SGV-Korridor Nordsee-Ostsee:

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

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

Für den SGV-Korridor Rhein-Donau:

Corridor OSS Rhine Danube
DB InfraGO 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 SGV-Korridor Nordsee-Rhein-Mittelmeer:
  www.corridor-nsrm.eu
- Für den SGV-Korridor Skandinavien-Mittelmeer:
  www.scanmedfreight.eu
- Für den SGV-Korridor Atlantik:
  www.atlantic-corridor.eu
- Für den SGV-Korridor Nordsee-Ostsee:
  www.rfc-northsea-baltic.eu
- Für den SGV-Korridor Rhein-Donau:
  www.rfc-rhine-danube.eu

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

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

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:

https://rne.eu/organisation

1.7.2.1 One Stop Shop

Die DB InfraGO 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 InfraGO AG gilt insoweit Ziffer 4.2.4.

Weitere Informationen zu grenzüberschreitenden Trassenanmeldungen werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbinfrago.com/oss

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

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

www.dbinfrago.com/internationaleverkehre

Dieser Leitfaden ist nicht Bestandteil der INB.

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 InfraGO 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 SGV-Korridore zur Verfügung.

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

2 INFRASTRUKTUR DES SCHIENENNETZES

2.1 Einleitung

Das Kapitel 2 der INB enthält die Beschreibung der Infrastruktur der DB InfraGO AG für die Benutzung der Schienenwege und der Personenbahnsteige im Rahmen eines ENV.

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

2.2 Umfang des Schienennetzes

2.2.1 Grenzen

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

2.2.2 Angeschlossene Schienennetze

Das Schienennetz der DB InfraGO 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 InfraGO AG wird nach definierten Infrastrukturmerkmalen kartographisch dargestellt. Im ISR gibt die DB InfraGO AG detaillierte Informationen über die in den nachfolgenden Ziffern unter 2.3 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.dbinfrago.com/isr

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

www.dbinfrago.com/isr-viewer

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

www.dbinfrago.com/isr-grundsaetze

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

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

www.dbinfrago.com/isr-viewer

Weiterführende Informationen sind bei den Regionen erhältlich:

www.dbinfrago.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 InfraGO 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.

Streckennummer, 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 InfraGO 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.dbinfrago.com/isr-grundsaetze

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.dbinfrago.com/laengeregueterzuege

2.3.9 Energieversorgung

Die elektrifizierten Strecken der DB InfraGO 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.dbinfrago.com/etcs

Die Nutzungsbedingungen für ETCS sind als Anlage 2.3.10 Bestandteil dieser INB.

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.dbinfrago.com/gsm-r

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

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.dbinfrago.com/etcs

Die Nutzungsbedingungen für ETCS sind als Anlage 2.3.10 Bestandteil dieser INB.

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.dbinfrago.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 Personenbahnhöfe und Personenbahnsteige

2.3.22.1 Durch DB InfraGO AG betriebene Personenbahnhöfe und Personenbahnsteige

2.3.22.1.1

Die INB regeln auch Rechte und Pflichten im Verhältnis zwischen den ZB einschließlich etwaiger, nach § 22 ERegG eingetretener Eisenbahnverkehrsunternehmen (im Folgenden: Drittunternehmen) oder einbezogener EVU und der DB InfraGO AG hinsichtlich den von der DB InfraGO AG im Geltungsbereich des ERegG betriebenen Personenbahnhöfe und der zugehörigen Personenbahnsteige einschließlich der zugehörigen Zuwegung und deren Nutzung. Personenbahnsteige einschließlich der zugehörigen Zuwegung sind Eisenbahnanlagen im Sinne der Anlage 1 ERegG. Personenbahnhöfe sind Serviceeinrichtungen im Sinne der Anlage 2 Nr. 2 a) ERegG.

2.3.22.1.2

Unter Nutzung der Personenbahnhöfe im Sinne der INB ist der Abschluss eines Stationsnutzungsvertrages (im Folgen-den auch: SNV) mit dem ZB und/oder dem einbezogenen EVU zu verstehen.

2.3.22.2 Durch RNI betriebene Personenbahnhöfe und Personenbahnsteige

2.3.22.2.1

Die RNI informiert die ZB im Internet unter www.dbinfrago.com/bahnsteige 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.

2.3.22.2.2

Informationen über die von den Signalstandorten abhängige betrieblich nutzbare Länge der Bahnsteige (Bahnsteignutzlänge) in Stationen erhält der ZB über das ISR in der Interaktiven Karte bei entsprechender Auswahl unter „Sachdaten anzeigen - Details zu Bahnsteige“.

2.3.22.2.3

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

2.3.22.2.4

Durch die RNI betriebene Personenbahnhöfe sind Serviceeinrichtungen im Sinne der Anlage 2 Nr. 2 a) ERegG.

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.dbinfrago.com/kontakte

Regelungen zur Umsetzung der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014, die durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2019/774 und zuletzt durch die Durchführungsverordnung EU) Nr. 2023/1694 geändert wurde, und des Schienenlärmschutzgesetzes finden sich in Ziffer 3.4.7.

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.dbinfrago.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.dbinfrago.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 InfraGO AG werden im Internet bereitgestellt:

www.dbinfrago.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. 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 INB ergebenden Verpflichtungen zu erfüllen.

Dampflokgetriebene Züge dürfen in unterirdische Stationen nicht einfahren. In Stationen mit Hallendach, die mit Rauchmeldern ausgerüstet sind, dürfen dampflokgetriebene Züge nur einfahren, wenn sie als solche gesondert angemeldet wurden und der ZB schriftlich erklärt, für alle im Zusammenhang mit der Einfahrt und im Zusammenhang mit dem Dampflokbetrieb entstehenden notwendigen Mehraufwendungen und der DB InfraGO AG entstehenden Schäden aufzukommen. Ein Ausschluss von Einfahrten dampflokgetriebener Züge in Stationen, der sich aus dem netzzugangsrelevanten Regelwerk im Zusammenhang mit Notfallmanagement und Brandschutz, insbesondere aus der Richtlinie 124.0600 ergibt, bleibt davon unberührt. Über Stationen, die von dieser Ziffer betroffen sind, informiert die DB InfraGO AG im Internet unter www.dbinfrago.com/stations-portal.

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.dbinfrago.com/kontakte

2.5 Verfügbarkeit der Infrastruktur

2.5.1 Einleitung

Änderungen der Infrastruktur im Geltungsbereich dieser INB finden grundsätzlich nur zum Fahrplanwechsel und unter angemessener Berücksichtigung der Belange des ZB oder des einbezogenen EVU statt. Die DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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. Trassenentgelte während der Dauer der Maßnahme entfallen (vgl. Ziffer 5.6.6).

2.5.3.4 Informationen über Baumaßnahmen im Schienennetz

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

Weiterführende Informationen werden im Internet bereitgestellt:

www.dbinfrago.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 5.2.6.1.

Weitere Informationen sind bei den Regionen erhältlich:

www.dbinfrago.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 DB InfraGO AG und der RNI

2.5.7.1
Die DB InfraGO AG und die RNI sind berechtigt, alle notwendigen Baumaßnahmen zur Erweiterung und Erneuerung sowie Instandhaltungsmaßnahmen an den jeweiligen Stationen durchzuführen. Dies schließt den Neubau ein. Die Interessen der ZB werden hierbei nicht mehr als notwendig beeinträchtigt.

2.5.7.2
Die DB InfraGO AG bzw. die RNI informiert die ZB über geplante Baumaßnahmen, die zu keiner Zeit zu einer Beschränkung der Kapazität der Eisenbahnanlagen führen, spätestens drei Monate im Voraus zur beabsichtigten Durchführung. 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 Nutzung der Personenbahnsteige und der Personenbahnhöfe anmelden, werden über das Ergebnis informiert. Die Dokumentation der ordnungsgemäßen Einhaltung dieser Voraussetzungen obliegt der DB InfraGO AG bzw. der RNI. Baumaßnahmen, die zu einer zumindest zeitweisen Beschränkung der Kapazität der Eisenbahnanlagen führen, werden zusätzlich nach den Vorgaben der Richtlinie 402.0305 kommuniziert und abgestimmt.

2.5.7.3
Die DB InfraGO AG bzw. die RNI ist dem ZB gegenüber nicht zum Schadensersatz (z.B. zum Ersatz der beim ZB anfallenden Kosten für die Durchführung des Ersatzverkehres) wegen etwaiger Betriebsbeeinträchtigungen infolge der Durchführung notwendiger Bau-/Instandhaltungsmaßnahmen gemäß Ziffer 2.5.7.1, über die infolge deren Dringlichkeit ZB nicht spätestens drei Monate im Voraus informiert werden konnten, oder infolge der Durchführung geplanter Baumaßnahmen gemäß Ziffer 2.5.7.2 verpflichtet.

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 vertrags-wesentlicher Pflichten, deren Erfüllung die ordnungsgemäße Durchführung des SNV 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
Bleibt offen.

2.6.1.2
Bleibt offen

2.6.1.3
Bleibt offen

2.6.1.4
Bleibt offen

2.6.1.5 Netz für Großtransformatortransporte (Trafo-Netz)
Nach § 53b EnWG ist auf dem Schienennetz der DB InfraGO AG Vorsorge für den Transport von Großtransformatoren zu treffen. Auf Grundlage des § 53b Abs. 2 i. V. m. Abs. 2 Satz 1 EnWG wurde dazu vom seinerzeitigen Bundesministerium für Digitales und Verkehr ein Netz für Großtransformatortransporte (im Folgenden: Trafo-Netz) festgelegt. Die derzeit in dieses Netz einbezogenen Strecken bzw. Serviceeinrichtungen ergeben sich aus der Übersicht in Anlage 2.6.1.5 bzw. der Anlage 7.3.1.6.1.6. Bei diesen Transporten handelt es sich um außergewöhnliche Transporte. Es gelten die für diese geltenden Bestimmungen der Ziffern 3.4.3/3.4.3.1 bzw. 7.3.1.6.1.6.

2.6.2 Inbetriebnahmen zum bzw. im Netzfahrplan 2027
Eine aktuelle Übersicht der Infrastrukturabschnitte bzw. Infrastrukturmaßnahmen, die nach jetzigem Planungsstand/Baufortschritt für die bzw. in der Netzfahrplanperiode 2027 in Betrieb gehen werden, wird im Internet bereitgestellt:

www.dbinfrago.com/inbetriebnahmen

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

www.dbinfrago.com/betriebsverfahren

2.6.4 Abgabe von Schienenwegen
Eine Übersicht der Eisenbahninfrastruktur, die die DB InfraGO AG aktuell zur Übernahme bzw. zur Kostentragung anbietet, wird im Internet bereitgestellt:

www.dbinfrago.com/abgabeinfrastruktur

3 ZUGANGSBEDINGUNGEN

3.1 Einleitung

Kapitel 3 dieser INB regelt die Voraussetzungen für den Zugang zu den Schienenwegen einschließlich Personenbahnsteigen und Serviceeinrichtungen einschließlich Personenbahnhöfe der DB InfraGO 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 InfraGO AG nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen sowie der INB 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 gemäß des entsprechenden Musters der Anlage 3.2.1.1 mit der DB InfraGO 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
- bei der Anmeldung der Nutzung von Personenbahnhöfen

abgeschlossen haben.

b) Der ZB muss einen Antrag auf Abgabe eines Angebotes (Anmeldung) nach Maßgabe der Bestimmungen der INB gestellt haben.

c) Für Schienenwege einschließlich der dazu gehörigen Personenbahnsteige 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 InfraGO AG gemäß § 51 Abs. 1 Satz 3 ERegG mit der Anmeldung das EVU benennen, das auf dem Schienennetz der DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG bis zu dem in § 53 Abs. 3 ERegG genannten Zeitpunkt (Vorliegen des endgültigen Netzfahrplanentwurfs) 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 InfraGO AG immer

an den anmeldenden ZB gerichtet. Für den Fall ist von der DB InfraGO 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 InfraGO 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 Grundsatz-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.

Für die Anmeldung der Nutzung von Personenbahnhöfen und den Abschluss eines entsprechenden SNV gilt Ziffer 3.2.1.3.

3.2.1.2 Regelwerke

Für die Benutzung der Schienenwege und die Nutzung der Kapazitäten in Serviceeinrichtungen (ohne Personenbahnhöfe) gelten neben den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen sowohl das netzzugangsrelevante als auch das betrieblich-technische Regelwerk der DB InfraGO 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 InfraGO 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 INB und wird kostenfrei im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbinfrago.com/regelwerke_netzzugang

Das netzzugangsrelevante Regelwerk wird grundsätzlich einmal jährlich im Rahmen des INB-Prozesses aktualisiert. Hiervon ausgenommen sind Korrekturen von Fehlern, Änderungen aufgrund der Sicherheitsverantwortung der DB InfraGO 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 INB und wird kostenfrei im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbinfrago.com/regelwerke_betrieblich-technisch

Das betrieblich-technische Regelwerk wird grundsätzlich einmal jährlich aktualisiert. Hiervon ausgenommen sind Korrekturen von Fehlern aufgrund der Sicherheitsverantwortung der DB InfraGO 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.dbinfrago.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 InfraGO AG
Medien und Kommunikation
Griesbachstraße 7
76185 Karlsruhe
Telefon: +49 (0) 721 938 5965
E-Mail: dzd-bestellservice@deutschebahn.com

Informationen über aktuelle Bezugspreise gedruckter Exemplare sind bei der DB InfraGO AG erhältlich. Darüber hinaus besteht dort auch die Möglichkeit, sich in den kostenpflichtigen Verteiler der DB InfraGO AG 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.

3.2.1.3 Pflichten, die bis zum Abschluss eines SNV zu beachten sind

Die Abgabe eines Angebots zum Abschluss eines SNV nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen sowie der INB setzt voraus, dass der ZB folgenden Pflichten (im Folgenden: Zugangsvoraussetzungen) nachgekommen ist:

a) Der ZB muss einen Grundsatz-INV abgeschlossen haben.

b) Der ZB muss einen Antrag auf Abgabe eines Angebotes (im Folgenden: Anmeldung) nach Maßgabe der Bestimmungen der INB gestellt haben.

c) In den Fällen des § 1 Abs. 12 Nr. 1 2. Alternative und Nr. 2 a) und c) ERegG zeigt der ZB der DB InfraGO AG bei der Anmeldung an, ob, zu welchem Zeitpunkt und in welchem Umfang EVU ein-bezogen werden und an wen das Angebot zum Abschluss eines SNV (im Folgenden: das Angebot) zu richten ist.

d) Zum Zeitpunkt der Anmeldung muss der ZB bzw. das benannte EVU über alle erforderlichen Genehmigungen und Bescheinigungen für die Aufnahme und Durchführung des öffentlichen Eisenbahnbetriebes in Deutschland auf der Eisenbahninfrastruktur verfügen, auf die sich die Anmeldung bezieht. Die DB InfraGO AG geht bei der Anmeldung der Nutzung von Personenbahnhöfen davon aus, dass der ZB bzw. das benannte EVU über alle erforderlichen Genehmigungen und Bescheinigungen für die Aufnahme und Durchführung des öffentlichen Eisenbahnbetriebes in Deutschland auf der Eisenbahninfrastruktur verfügt, auf die sich die Anmeldung bezieht. Auf Verlangen der DB InfraGO AG hat der ZB bzw. das benannte EVU diese Genehmigungen und Bescheinigungen vorzulegen. Im Falle des § 22 ERegG (Eintritt eines Drittunternehmens) hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das den Eintritt eines Drittunternehmens verlangt, der DB InfraGO AG nachzuweisen, dass das Drittunternehmen den gesetzlichen Anforderungen des § 22 ERegG, insbesondere den Sicherheitsanforderungen genügt.

e) Vorstehende lit. d) gilt in Bezug auf ZB nach § 1 Abs. 12 Nr. 2 ERegG zum Zeitpunkt der Benennung des einbezogenen EVU (s. vorstehende lit. c)); bei einbezogenen EVU nach § 22 ERegG zum Zeitpunkt der Erklärung des Verlangens.

f) Sofern sich bei dem ZB, dem einbezogenen EVU nach § 1 Abs. 12 Nr. 2 ERegG oder Drittunternehmen nach § 22 ERegG Änderungen hinsichtlich der erforderlichen Genehmigungen und Bescheinigungen nach vorstehender lit. d) ergeben, ist er verpflichtet, dies der DB InfraGO AG unverzüglich mitzuteilen.

g) Alle Erklärungen des ZB in Zusammenhang mit dem Abschluss und der Durchführung des SNV müssen in deutscher Sprache erfolgen.

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 InfraGO 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 nichtbundeseigene Eisenbahnen unter:

  https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Eisenbahnunternehmen/Genehmigungsverfahren_EVU/genehmigungsverfahren_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 InfraGO 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 InfraGO AG dies in ihrem Infrastrukturregister (www.dbinfrago.com/isr) 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 InfraGO 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 InfraGO AG unverzüglich schriftlich anzuzeigen.

3.2.6 Vereinbarung zur Verkehrsdurchführung

Bei ZB, die keine Sicherheitsbescheinigung nach § 7a AEG besitzen und Trassen anmelden, ist eine Vereinbarung über die Verkehrsdurchführung mit einem Eisenbahnverkehrsunternehmen, das im Besitz einer Sicherheitsbescheinigung nach § 7a AEG ist, zu treffen; die Vereinbarung richtet sich nach dem Muster der **Anlage 3.2.6**. Gleiches gilt für ZB, die eine Sicherheitsbescheinigung nach § 7a AEG besitzen, Trassen anmelden und sich eines anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Verkehrsdurchführung bedienen. Dabei muss das durchführende Eisenbahnverkehrsunternehmen auch im Besitz einer solchen Sicherheitsbescheinigung sein.

3.3 Vertragliche Bestimmungen

3.3.1 Rahmenverträge

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

Zur Netzfahrplanperiode 2029 plant die DB InfraGO AG den Abschluss von neuen Rahmenverträgen auf Basis der Rechtsgrundlage aus § 49 und § 49 a ERegG sowie der EU-Durchführungsverordnung 2016/545. Die DB InfraGO AG sieht für die Einführung von Rahmenverträgen folgenden Zeitplan vor:

- Vsl. bis 05/2026: Erstellung sowie Marktkonsultation von neuen Vergabevorschriften für Rahmenverträge in den INB 2027;
- Vsl. bis 05/2026: Marktkonsultation der verbindlichen Kapazitätsabschnitte inkl. der Obergrenze der Kapazität über alle Verkehrsarten und einer Mindest- und Maximalfahrzeit je Verkehrsart;
- Vsl. 06/2026: Unterjährige INB-Änderung 2027, Abschluss INB-Verfahren Mitte 08/2026;
- Vsl. ab 08/2026: Start Fahrlagenberatung Rahmenvertragsvergabe;
- Vsl. bis 10/2026: Gutachterliche Plausibilisierung von maximalen Kapazitätsbedarfen je Kapazitätsabschnitt je Verkehrsart.
- Vsl. 11/2026: Start der Bestellphase für Rahmenverträge;
- Vsl. bis Mitte 01/2027: Ende der Bestellphase für Rahmenverträge (regulär);
- Vsl. bis Ende 01/2027: Ende der Bestellphase für Rahmenverträge (Nachmeldungen);
- Vsl. Mitte 04/2027: Abschluss Koordination und Zuweisung Rahmenverträge (regulär);

- Vsl. Ende 04/2027: Abschluss Koordination und Zuweisung Rahmenverträge (Nachmeldungen);
- Vsl. Mitte 05/2027: Unterrichtung der beabsichtigten Ablehnungen und Beantragung der Genehmigung der zugewiesenen Rahmenverträge;
- Vsl. Mitte 07/2027: Abschluss der Genehmigungsprüffrist BNetzA;
- Vsl. 08/2027: Beginn Festlegung Bezugslinien aus RV sowie Fahrlagenberatung für Netzfahrplan 2029

Für die Rahmenvertragsvergabe wird die DB InfraGO AG ihr Netz in Kapazitätsabschnitte aufteilen. Jeder Kapazitätsabschnitt verfügt über eine Kapazitätsobergrenze (kumuliert über alle Verkehrsarten), von der maximal 70% (abgerundet) als Rahmenvertragskapazität vergeben wird. Dabei wird zur Wettbewerbsförderung die maximale Anzahl an Rahmenvertragskapazitäten, die einem einzelnen Zugangsberechtigten im SPFV oder SGV pro Zweistundenzeitfenster je Kapazitätsabschnitt zugewiesen werden darf, begrenzt. Die Zugangsberechtigten bestellen ihre Rahmenvertragswünsche ausschließlich auf die Kapazitätsabschnitte. Hierbei werden ergänzende Angaben erfolgen müssen (z.B. Versorgungssicherheit, Höhe der prognostizierten Reisendenanzahl je Kapazitätsabschnitt). Die Vergabe der Rahmenvertragskapazität wird anhand der Abbildung der Kriterien aus Artikel 6 der EU-Durchführungsverordnung 2016/545 erfolgen. Vergeben wird eine Kapazitätszusage (vsl. Streckenabschnitt und Mindest- und Maximalfahrzeit für ein 2-Stundenzeitfenster). Die Umwandlung der Rahmenvertragskapazität in eine Bezugslinie erfolgt für jedes Fahrplanjahr gesondert ab August vor der Trassenanmeldephase zur 1. Phase der Netzfahrplanerstellung. Dabei werden die Bezugslinien aller Rahmenverträge für die jeweilige Netzfahrplanperiode hinsichtlich einer optimalen Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Infrastrukturkapazität inklusive Bau festgeschrieben. Auf diese festgeschriebenen Bezugslinien ist bei der Anmeldung von Trassen zur 1. Phase der Netzfahrplanerstellung zu referenzieren. Rahmenverträge haben grundsätzlich eine Laufzeit von fünf Jahren, beim Nachweis von besonderen Gründen (Bestehen geschäftlicher Verträge und besonderer Investitionen) können Rahmenverträge mit einer Laufzeit von bis zu 15 Jahre abgeschlossen werden. Die DB InfraGO wird Anpassungsklauseln vorsehen, die eine Änderung der Rahmenverträge aufgrund rechtlicher Erfordernisse oder Infrastruktureller Änderungen ermöglichen.

Rahmenverträge und ihre nachträgliche Änderung bedürfen gemäß § 49 Absatz 2 ERegG der vorherigen Genehmigung der Regulierungsbehörde; hierzu wird die DB InfraGO 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 INV

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

Ab dem Netzfahrplanjahr 2027 (ab dem 13.12.2026) wird der Grundsatz-INV auf unbestimmte Zeit geschlossen. Dafür ist es einmalig erforderlich, dass der Grundsatz-INV gem. Anlage 3.2.1.1 von Personen, deren einzelne oder gemeinsame Bevollmächtigung für den ZB und/oder das einbezogene EVU entweder im Handelsregister oder durch Beifügung einer Vollmacht durch die DB InfraGO AG nachvollzogen werden kann, unterzeichnet wird.

Die in der Anlage 3.2.1.1 verpflichtend anzugebenden Personen für die Rollen „*Grundsatz-INV-Manager*“ sind im Infraportal (vgl. Anlage 3.4.3.1) nach Zuweisung der Rolle durch einen Superuser sodann im Außenverhältnis berechtigt, Namens und in Vollmacht des ZB oder einbezogenen EVU den Grundsatz-INV digital zu kündigen.

„*Grundsatz-INV-Manager*“ sind berechtigt und verpflichtet, notwendige Kontakte für den ZB oder das einbezogene EVU digital einzutragen bzw. zu aktualisieren. Nachfolgend genannte Kontaktdaten des ZB oder einbezogenen EVU sind stets aktuell zu halten:

- Ansprechpartner für die Vertragsdurchführung bzw. den Vertrieb
- Ansprechpartner für die Betriebsführung und Empfänger von Informationen mit Sicherheitscharakter
- Ansprechpartner und Empfänger sonstiger geschäftlicher Informationen ohne Sicherheitscharakter (bspw. digitale Kundeninformationen, Veranstaltungseinladungen)
- Ansprechpartner für das Notfallmanagement (24h-Erreichbarkeit)
- Eisenbahnbetriebsleiter / Safety Manager

Die DB InfraGO AG stellt ihre Kontaktdaten ebenfalls digital im Infraportal zur Verfügung und hält diese aktuell.

Die DB InfraGO AG wird den „Ansprechpartner für die Vertragsdurchführung bzw. den Vertrieb“ des ZB oder einbezogenen EVU bei jeder Änderung der INB unverzüglich per E-Mail über diese Änderung informieren.

Wird der Grundsatz-INV durch die Rolle „*Grundsatz-INV-Manager*“ digital gekündigt, informiert die DB InfraGO AG den ZB oder das einbezogene EVU per E-Mail sowie postalisch per Einschreiben über diesen Schritt.

Eine Kündigung des Grundsatz-INV durch den ZB hat zum Kündigungszeitpunkt insbesondere zur Folge:

- Stornierung sämtlicher ENV (inkl. Stornierungsentgelte)
- Beendigung sämtlicher ENV-SE und/oder SNV mit sofortiger Fälligkeit sämtlicher vertraglich vereinbarter Nutzungsentgelte
- Notwendigkeit sofortiger Räumung vertraglich oder anderweitig genutzter Infrastruktur im Geltungsbereich der INB
- Sperrung sämtlicher Zugänge zu Systemen der DB InfraGO AG (z.B. PathOS/APN, Infraportal etc.)
- Unverzügliche Rückgabe sämtlicher Unterlagen und Gegenständen, die dem ZB oder dem einbezogenen EVU durch die DB InfraGO AG zum Zweck der Nutzung der Infrastruktur überlassen wurden

Nach digitaler Kündigung des Grundsatz-INV durch einen „Grundsatz-INV Manager“ des ZB oder einbezogenen EVU ist bei gewünschtem Neuabschluss ein Grundsatz-INV gem. Anlage 3.2.1.1 schriftlich ausgefüllt und unterschrieben an die DB InfraGO AG zu senden.

3.3.2.2 Einzelinfrastrukturnutzungsverträge mit EVU

Auf der Grundlage des nach Ziffer 3.2.1.1 abgeschlossenen Grundsatz-INV schließt die DB InfraGO 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 INB ein. Der ENV-SE räumt dem EVU das Nutzungsrecht an Kapazitäten in Serviceeinrichtungen im vertraglich vereinbarten Umfang und nach Maßgabe dieser INB ein.

Die Nutzung von Personenbahnhöfen erfolgt durch Abschluss eines SNV über das Stationsportal mit der DB InfraGO AG nach Maßgabe der INB. Eine Nutzung ohne Abschluss eines SNV ist nicht gestattet.

3.3.3 Verträge mit anderen ZB

Für Verträge mit anderen ZB gilt Ziffer 3.3.2 entsprechend.

3.3.4 Allgemeine Geschäftsbedingungen

3.3.4.1 Weitere Rechte und Pflichten der DB InfraGO AG

3.3.4.1.1 Prüfungsrechte und Weisungsbefugnis der DB InfraGO AG

Die DB InfraGO 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 InfraGO AG das mit der Durchführung dieser Kontrollen von der DB InfraGO 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 InfraGO AG betrauten Personals zu befolgen.

3.3.4.1.1.2

Dem von der DB InfraGO 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 InfraGO AG ist berechtigt, vor Vertragsschluss sowie im Laufe der Vertragsbeziehung Bonitätsprüfungen vorzunehmen. Siehe hierzu Ziffern 5.9.2 (für die Trassen und Personenbahnhöfe) 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 InfraGO 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 bzw. SNV vereinbarte Infrastrukturnutzungsentgelt zu zahlen.

b) Der ZB oder das einbezogene EVU muss nach den INB sowie nach Maßgabe eines ENV zur Benutzung und / oder nach Maßgabe eines ENV-SE bzw. nach Maßgabe eines SNV 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 INB 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 InfraGO 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 Grundsatz-

INV und der DB InfraGO 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 bzw. der Nutzung von Personenbahnhöfen der DB InfraGO 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 InfraGO AG betriebenen Schienenwege und / oder der Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen und / oder Personenbahnhöfen 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.

f) Wird ein Zug von einem ZB oder einbezogenen EVU von einem anderen ZB oder von einem anderen einbezogenen EVU übernommen, trägt der ZB oder das einbezogene EVU, das ursprünglich die Verantwortung für den Zug innehatte, diese Verantwortung bis zur Zugvorbereitungsmeldung des Zuges durch den übernehmenden ZB oder das einbezogene EVU, unabhängig davon, ob die Zugvorbereitungsmeldung unmittelbar oder mit einem zeitlichen Abstand erfolgt. Entgegenstehende Vereinbarungen der beteiligten ZB oder EVU untereinander gelten nicht im Verhältnis zur DB InfraGO AG.

3.3.4.3 Übertragung vertraglicher Rechte und Pflichten

Vorbehaltlich § 22 ERegG darf der ZB oder das einbezogene EVU seine Rechte und Pflichten aus dem ENV, SNV oder ENV-SE nur im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen und nach vorheriger schriftlicher Zustimmung der DB InfraGO AG auf einen Dritten übertragen.

Die DB InfraGO AG darf ihre Rechte und Pflichten aus dem ENV, dem SNV 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, des SNV 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 InfraGO 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 oder elektronischen 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 oder elektronischer Abmahnung nicht erfüllt.

3.3.4.4.3 Kündigung von Verträgen

a) Kündigung eines Trassenvertrags (§ 60 ERegG)

Storniert ein ZB mehr als 30% der monatlichen Trassenkilometer eines Trassenvertrags aus der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung, so kündigt die DB InfraGO AG ab dem Folgemonat der Feststellung für die Restlaufzeit den gesamten Trassenvertrag. Für das Erreichen des Schwellenwerts werden kostenfreie Stornierungen gemäß Ziffer 5.6.4 Unterabsatz 2 Anstrich 3 nicht berücksichtigt.

Für die Trassen des gekündigten Trassenvertrags entsteht ein Stornierungsentgelt nach Ziffer 5.6.4.

Der Auswertezeitraum umfasst jeweils 30 aufeinanderfolgende Tage. Der erste betrachtete Tag ist der Tag des Fahrplanwechsels und die Auswertung beginnt 30 Tage nach dem Fahrplanwechsel.

Als Trassenvertrag werden dabei alle Trassen bewertet, die nach den Bedingungen der Ziffer 4.2.1.10 als zusammenhängende Trassen zu betrachten sind.

Nur Stornierungen, die auf nichtwirtschaftliche Gründe zurückzuführen sind und die sich dem Einfluss des ZB entziehen, werden dem oben genannten Sachverhalt nicht zugerechnet. Nicht zugerechnet werden dem ZB insb. Stornierungen aufgrund von

- netzausgelösten Änderungen des ENV durch die DB InfraGO AG,
- außerhalb des Einflussbereichs der DB InfraGO AG liegende infrastrukturelle Gründe oder
- Streik (sowohl beim ZB als auch beim Infrastrukturbetreiber).

Des Weiteren werden nicht zugerechnet Stornierungen, die aufgrund erst nach Beginn der Anmeldephase zum Netzfahrplan (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) bekannt gewordenen Werksferien des Auftraggebers des Zugangsberechtigten erforderlich werden, wenn die Stornierung unverzüglich nach Bekanntgabe der Werksferien erfolgt.

Stornierungen z. B. aufgrund von fehlendem Rollmaterial, bei Personalengpässen, bei zu geringer Reservehaltung oder bei Auftragskündigung, werden bei der Berechnung der Stornoquote mitbetrachtet.

Die DB InfraGO AG teilt dem ZB innerhalb der ersten sieben Arbeitstage nach Ende des Auswertungszeitraums mit, dass die Quote im relevanten Auswertezeitraum überschritten wurde und gibt ihm die Möglichkeit darzulegen, dass er die Nutzung aus nichtwirtschaftlichen Gründen nicht wahrgenommen hat, die er nicht zu vertreten hat. Für die Darlegung hat der ZB drei Arbeitstage nach Mitteilung des Überschreitens der Quote Zeit.

Die DB InfraGO AG prüft die Rückmeldung des ZB und teilt das Prüfergebnis dem ZB mit. Teilt die DB InfraGO AG dem ZB mit, dass der Trassenvertrag zu kündigen ist, wird die Kündigung zum Beginn des nächsten Auswertezeitraums vollzogen. Erfolgt die Mitteilung über die bevorstehende Kündigung weniger als 6 Arbeitstage vor Beginn des nächsten Auswertezeitraums, werden die Kündigungen für alle ZB zum Beginn des übernächsten Auswertezeitraums vollzogen. Die Berechnung des Stornierungsentgelts bemisst sich analog einer Kündigung, die im Folgemonat der Feststellung vollzogen wird.

Wird im Rahmen der Auswertung festgestellt, dass mindestens 30% der Trassenkilometer im Auswertezeitraum storniert wurden, aber im ersten Monat des Trassenvertrags im Auswertezeitraum weniger als fünf Verkehrstage enthalten sind, wird die Stornierungsquote für diesen Trassenvertrag erst im nächsten Auswertezeitraum gewertet.

b) Kündigung eines laufenden Vertrages für die Nutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen (§ 43 Abs. 4 ERegG)

Das besondere Kündigungsrecht für einen ENV-SE nach § 43 Abs. 4 ERegG bleibt unberührt.

c) Kündigung eines laufenden SNV

Wird das Recht aus einem SNV nach § 20 Abs. 1 i.V.m. Abs. 3 ERegG innerhalb eines Monats nach Beginn einer Netzfahrplanperiode oder dem vereinbarten Nutzungsbeginn ganz oder teilweise aus Gründen nicht wahrgenommen, die der ZB zu vertreten hat, und liegt eine Anmeldung eines dritten ZB vor, kann die DB InfraGO AG insoweit die Vereinbarung mit sofortiger Wirkung kündigen. Der ZB, dem nach Satz 1 gekündigt wurde, bleibt zum Ersatz des durch die Beendigung des Vertrages entstehenden Schadens verpflichtet. Er hat insbesondere der DB InfraGO AG das entgangene Entgelt für die Nutzung der Infrastruktur zu zahlen.

3.3.4.4.4

Der ZB oder das einbezogene EVU, die zum Zeitpunkt der Veröffentlichung von Änderungen der INB 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 INB bzw. der Entgelthöhen mit Wirkung zum Inkrafttreten der Änderung schriftlich oder per E-Mail zu kündigen. Dies gilt nicht, wenn die Änderungen der INB oder die Entgelterhöhungen sich nicht auf das konkrete Nutzungsobjekt auswirkt, sowie nicht für unterjährige Änderungen der INB. 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 geschlossenen sind, gelten nach Ablauf der ersten Netzfahrplanperiode folgende Sonderregelungen für die Kündigung:

Die DB InfraGO 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 InfraGO 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 die DB InfraGO AG diese für die Restlaufzeit des gekündigten ENV-SE an. Die DB InfraGO 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

3.3.4.6.1 Datenspeicherung/Datenverarbeitung in Bezug auf ENV und ENV-SE

a) Die DB InfraGO AG ist berechtigt, im erforderlichen Umfang Daten, die sich aus den Antragsunterlagen zur Anmeldung einer Trasse oder der Nutzung einer Serviceeinrichtung oder der entsprechenden Vertragsdurchführung ergeben, an Versicherer zur Beurteilung des Risikos und zur Abwicklung von Versicherungsfällen zu übermitteln.

b) Die DB InfraGO AG ist ferner berechtigt, allgemeine Vertrags-, Abrechnungs- und Leistungsdaten in Datensammlungen zu führen und an ihr Personal weiterzugeben, soweit dies zur Infrastrukturnutzung notwendig ist.

c) Zudem ist die DB InfraGO 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.

d) Die DB InfraGO AG ist aus Gründen der Gewährleistung der Sicherheit, der Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs und der Abstimmung mit anderen EIUs berechtigt, Daten zur gewünschten oder geplanten Kapazitätsnutzung, Daten aus der Trassenanmeldung, Anmeldungen zur Nutzung von Kapazitäten, Fahrplanangaben und die tatsächlichen Verkehrsbewegungen an andere EIUs zur Verfügung zu stellen und an Sicherheitsbehörden und Dienstleister, insbesondere DB Sicherheit GmbH und Konzernsicherheit, die zur Vertraulichkeit verpflichtet werden, zu übermitteln.

3.3.4.6.2 Datenspeicherung/Datenverarbeitung in Bezug auf SNV und Stationsnutzung

a) Die DB InfraGO AG ist berechtigt, im erforderlichen Umfang Daten, die sich aus der Anmeldung eines SNV oder aus der Vertragsdurchführung ergeben, an Versicherer zur Beurteilung des Risikos und zur Abwicklung von Versicherungsfällen zu übermitteln.

b) Sie ist ferner berechtigt, allgemeine Vertrags-, Abrechnungs- und Leistungsdaten im Hinblick auf SNV in Datensammlungen zu führen und an ihr Personal weiterzugeben, soweit dies zur Nutzung der Station notwendig ist.

c) Zudem ist sie berechtigt, Daten über die Nutzung der vom ZB genutzten Stationen an andere Eisenbahninfrastrukturunternehmen weiterzuleiten, soweit dies für die Abrechnung von Infrastrukturleistungen erforderlich ist.

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 INB 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 InfraGO 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 Schadensersatz

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

Bei einfacher Fahrlässigkeit haften die DB InfraGO AG sowie der ZB oder das einbezogene EVU, vorbehaltlich eines milderen 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 InfraGO AG bzw. der ZB oder das einbezogene EVU nach gesetzlichen Vorschriften zu vertreten hat.

Haften die DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG berechtigt, die Daten des den Schaden verursachenden ZB dem geschädigten ZB mitzuteilen.

3.3.4.7.6 Pauschalierte Schadensregulierung bei reinen Vermögensschäden

Die konkrete Ausgestaltung der Regelung für die INB 2027 folgt zu einem späteren Zeitpunkt.

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 InfraGO 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 InfraGO 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, Lagern oder Verwenden solcher Stoffe ist grundsätzlich nicht erlaubt.

Ausnahmen von diesem Grundsatz können für betrieblich erforderliche Sachverhalte getroffen werden, soweit das Risiko einer Umweltgefährdung durch technische / organisatorische Maßnahmen weitgehend ausgeschlossen wird.

Ölumfüllstellen:

Eine Ausnahme bilden Ölumfüllstellen im Sinne von Ziffer 7.3.1.2.5.10, die in der Liste der Serviceeinrichtungen unter dem Link

www.dbinfrago.com/serviceeinrichtungen

aufgeführt sind.

Verfahren zur Graffiti-Entfernung:

Eine weitere Ausnahme gilt für Verfahren zum Entfernen von Graffitis von Fahrzeugen der ZB und EVU, jedoch nicht im Bereich von Heilquellen- und Wasserschutzgebieten. Dabei sind geeignete Verfahren und Schutzmaßnahmen zur Vermeidung von Boden- und Gewässerverunreinigungen einzusetzen. Das Verbot zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen gilt

nicht für die mobile Graffiti-Entfernung in Abstellanlagen der DB InfraGO AG und der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, wenn die Graffiti-Entfernung nach **Anlage 3.3.4.8** durchgeführt wird.

Betankung von Schienenfahrzeugen:

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.

Bei der Nutzung von Anlagen/Serviceeinrichtungen der DB InfraGO 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 Immissionsschutzrechts zu beachten sowie alle die Nutzung der Anlagen betreffenden behördlichen Vorschriften, Bescheide und Auflagen zu erfüllen. Dies gilt auch, soweit diese gegenüber der DB InfraGO AG als Betreiber der Anlagen ergehen sollten und die DB InfraGO 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 InfraGO AG behält sich vor, die Einhaltung der Anforderungen auch unangekündigt zu überprüfen und bei Verstößen den Betrieb zu untersagen. Wird die DB InfraGO 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 InfraGO AG ausschließlich als Zustandsstörerin zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch den ZB oder das einbezogenen EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt der ZB oder das einbezogene EVU die der DB InfraGO AG entstehenden Kosten. Wird die DB InfraGO 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 InfraGO AG und der RNI

3.3.5.1 Informationen des ZB an die DB InfraGO AG und der RNI

3.3.5.1.1 Reisendeninformation bei der RNI

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 Reisendenzählung an Personenbahnsteigen der DB InfraGO AG und bei der RNI

3.3.5.1.2.1 Reisendenzählung an Personenbahnsteigen der DB InfraGO AG

Ergebnisse von Reisendenzählungen oder qualifizierte Schätzungen zu den Reisendenzahlen (Ein- und Aussteiger aller Züge des ZB) pro Tag (untergliedert nach Montag – Freitag, Samstag und Sonn- und Feiertage) und Station stellen die ZB der DB InfraGO AG einmal jährlich, spätestens zum 30. Juni unentgeltlich zur Verfügung. Hierfür ist das unter folgendem Link abrufbare Format zu nutzen:

www.dbinfrago.com/reisendenzahlen.

Diese Daten sind für die Dimensionierung der Infrastrukturanlagen, Durchführung von Sicherheitsauflagen, Bewilligungsverfahren der Fördermittelgeber sowie für die Berechnung der Zuordnung der Stationen zu den Stationskategorien erforderlich.

Für eine ausreichende Dimensionierung von Stationsinfrastruktur bei Bauprojekten gemäß dem vorhandenen Reisendenaufkommen und für die Sicherheit im Brand- bzw. Evakuierungsfall im Regelverkehr stellen die ZB der DB InfraGO AG für jedes dritte Jahr zusätzlich zum 30. Juni (erstmalig zum 30. Juni 2017) schriftlich für unterirdische Stationen und oberirdische Stationen in Bahnsteighallen je Zug (Zugnummer) die Anzahl der Ein- und Aussteiger sowie die Anzahl der im Zug befindlichen Reisenden (Zugbelegung) zur Verfügung. Diese sind nach Montag bis Freitag, Samstag und Sonn- und Feiertage zu gliedern. Die fahrplanmäßigen Ankunfts- und Abfahrtszeiten des Zuges sind anzugeben.

Für oberirdische Stationen ohne Bahnsteighallen ist für definierte Bauprojekte auf Anfrage je Bahnsteigkante auf Basis von Reisenden-zählungen oder qualifizierter Schätzung die maximale Einsteigerzahl, die maximale Aussteigerzahl und die maximale Zugbelegung unabhängig von Zug, Tageszeit und Wochentag zur Verfügung zu stellen.

Die DB InfraGO AG wird die ihr überlassenen Daten vertraulich behandeln.

3.3.5.1.2.2 Reisendenzählung an Personenbahnsteigen der RNI

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 Gesamtausfall der Bahnsteigsbeleuchtung

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

Der Gesamtausfall der Bahnsteigbeleuchtung an vom ZB genutzten Personenbahnsteigen der DB InfraGO AG muss vom Zugpersonal des ZB unverzüglich an die jeweils zuständige 3- S-Zentrale der DB InfraGO AG gemeldet werden. Hierzu stellt die DB InfraGO AG den ZB eine Liste der 3-S-Zentralen mit den zugehörigen Telefonnummern zur Verfügung.

3.3.5.2 Informationspflichten des ZB bei Betriebsstörungen

3.3.5.2.1

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

Bei Halten an Personenbahnsteigen der DB InfraGO AG informiert der ZB unverzüglich die jeweils zuständige 3-S-Zentrale über erhebliche Betriebsstörungen/Verspätungen im Zuglauf, die ihre Ursache nicht im Verantwortungsbereich der DB InfraGO AG haben.

3.3.5.2.2

Über erhebliche Störungen bei Halten an Personenbahnsteigen der RNI, 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.

Über erhebliche Störungen bei Halten an Personenbahnsteigen der DB InfraGO AG, die ihre Ursache im Verantwortungsbereich der DB InfraGO AG haben, informiert die DB InfraGO AG den ZB unverzüglich. Darüber hinaus wird die DB InfraGO AG alle ihr vorliegenden, für den Betrieb relevanten Informationen an den ZB weitergeben. Für die 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 DB InfraGO AG bzw. 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 DB InfraGO AG bzw. der RNI liegen. Die Befreiung des Vertragspartners von seiner Pflicht zur Gegenleistung richtet sich nach den allgemeinen zivilrechtlichen Vorschriften.

3.3.5.4 Reisendeninformation an Personenbahnsteigen der RNI

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 ZB/das Eisenbahnverkehrsunternehmen berechtigt, über die aktuelle Zug- und Betriebslage der eigenen Züge zu informieren.

3.3.5.5 Reisendeninformationen an Personenbahnsteigen der DB InfraGO AG

3.3.5.5.1 Allgemeines

Die DB InfraGO AG behält sich das ausschließliche Recht vor, die Reisenden abhängig von der technischen Ausstattung in der jeweiligen Station dynamisch (visuell und/oder akustisch) über die aktuelle Zug- und Betriebslage der Züge des ZB sowie zum Ersatz- und Busnotverkehr anhand der ihr vorliegenden Daten zu informieren.

3.3.5.5.2 Datenübergabe

Zum Zwecke der Reisendeninformation, u.a. zur Erstellung des Fahrplanaushangs, hat der ZB Daten an eine Datenübergabeschnittstelle zu liefern, die ihm von der DB InfraGO AG oder von

einem von der DB InfraGO AG beauftragten und dem EVU benannten Dienstleister zur Verfügung gestellt wird.

3.3.5.5.3 Fahrplanrelevante Daten

Der ZB hat die Daten gemäß den nachfolgenden Bestimmungen, im Folgenden fahrplanrelevante Daten genannt, bis 15. Oktober eines jeden Kalenderjahres zu liefern:

- Zeiten: Abfahrtszeit, Ankunftszeit, Wartezeiten je Haltebahnhof,
- Gleisangaben
- Linieninformationen: Abfahrtsbahnhof, Zielbahnhof, Richtungsbahnhof, Zwischenziele, via Bahnhöfe, Haltebahnhöfe (Restlaufweg),
- Zuginformationen: Zuggattung (Gattungskürzel und Langname), Zugnummer (auch betriebliche Zugnummer sofern von verkehrlicher/vertrieblicher Zugnummer abweichend), Zuglänge (Wagenzuglänge zzgl. Triebfahrzeug) über Puffer (in Dezimalzahlen auf zwei Stellen hinter dem Komma genau in Metern anzugeben), Verkehrstage, Angaben der Halteart (wenn Halt nur zum Einsteigen oder Aussteigen), Reihenfolge bei Flügelzügen, Kurswagen mit Ziel und Verkehrstagen; bei Lieferung der fahrplanrelevanten Daten muss bei baubedingten Anpassungen ein Merkmal/Attribut „Bauvariante“ mitgeliefert werden,
- Benennung einer oder mehrerer Personen oder Stellen, die in der Lage sind, für den ZB rechtsverbindliche Erklärungen abzugeben oder entgegenzunehmen und erforderliche Auskünfte beispielsweise zur Korrektur oder Ergänzung gelieferter Daten zu geben und
- Informationen über Behinderteneinstieg und Behindertenabteil.

Zusätzlich hat der ZB die Möglichkeit, nachstehende Daten, im Folgenden Kann- Daten genannt, zu liefern:

- Zuginformationen: Liniennummer (z.B. RE 3, OE 60), Zugname, Zuschlaginformation, Verbundinformation,
- Zugservices: Zugrestaurant, Fahrradabteil, 1.Klasse-Bereich,
- Zugbildung: Wagenreihung, Blockbildung.

3.3.5.5.4 Aktuelle Betriebslage

Zur Gewährleistung der Reisendeninformation stellt der ZB sicher, dass die DB InfraGO AG über die in Ziffer 3.3.5.5.2 genannte Datenschnittstelle rechtzeitig vor der Abfahrt des Zuges zumindest über folgende Informationen verfügt:

- Abweichungen zu fahrplanrelevanten Daten: Ankunfts- und Abfahrtszeiten je Haltebahnhof und Laufweg des Zuges mit sämtlichen Halten des Zuges, Verkehre von Ersatz- und Busnotverkehr
- Besonderheiten: z.B. außergewöhnlich hohes Reisendenaufkommen, Reisende mit besonderem Betreuungsbedarf.

Der ZB ist daneben berechtigt, bei ihm vorhandene Daten zur Zug- und Betriebslage sowie zum Ersatz- und Busnotverkehr über die in Ziffer 3.3.5.5.2 vorgegebene Datenübergabeschnittstelle weiterzuleiten.

Übermittelt der ZB Änderungen zu den gemäß Ziffer 3.3.5.5.3 zu Verfügung gestellten Gleisangaben und es liegen hierfür auch Gleisänderungen der DB InfraGO AG vor, dann sind die Gleisänderungen der DB InfraGO AG maßgeblich.

In Stationen, in denen die DB InfraGO AG tatsächlich nicht über die aktuelle Zug- und Betriebslage sowie zum Ersatz- und Busnotverkehr informiert, ist das Eisenbahnverkehrsunternehmen/der ZB berechtigt, über die aktuelle Zug- und Betriebslage der eigenen Züge sowie zum

eigenen Ersatz- und Busnotverkehr zu informieren. Hierzu ist jeweils ein Gestattungsvertrag mit der DB InfraGO AG zu schließen.

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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 INB, 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 InfraGO 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 InfraGO 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.dbinfrago.com/mateo

Die Anmeldung zu MaTeo (das Login) erfolgt über das Infraportal. Näheres ist den Nutzungsbedingungen zum Infraportal (Anlage 3.4.3.1) zu entnehmen.

Das Erstellen einer Machbarkeitsstudie aT ist eine Zusatzleistung der DB InfraGO AG i. S. d. Ziffer 5.4.2, wenn bei LÜ-Transporten (mit oder ohne Schwerlast), einschließlich der Einschränkungswerte der Tafeln 2_1 und 2_3 (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 InfraGO AG (Betrieblicher Begleiter aT) ist eine Zusatzleistung der DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG zur Vorbereitung und Durchführung von Probefahrten sind unter www.dbinfrago.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 InfraGO AG möglichen Grenzlasten für Züge des Schienengüterverkehrs sind im Grenzlastanzeiger (GretA) veröffentlicht.

GretA wird im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbinfrago.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 InfraGO 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 beauftragen.

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 InfraGO 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.

Die Anmeldung zu GretA (das Login) erfolgt über das Infraportal. Näheres ist den Nutzungsbedingungen zum Infraportal (**Anlage 3.4.3.1**) zu entnehmen.

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.dbinfrago.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.dbinfrago.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 der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 und des Schienenlärmschutzgesetzes

Im folgenden Abschnitt setzt die DB InfraGO AG die Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 vom 26. November 2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge – Lärm“ sowie zur Änderung der Entscheidung 2008/232/EG und Aufhebung des Beschlusses 2011/229/EU in der Fassung vom 08. September 2023 [nachfolgend: „VO (EU) 1304/2014“] und das Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG) in der Fassung zum 15.12.2024 um.

3.4.7.1 Betriebsbeschränkung gemäß Artikel 5a der VO (EU) 1304/2014

Gemäß Artikel 5a der VO (EU) 1304/2014 ist mit Beginn des Netzfahrplans 2024/25 am 15. Dezember 2024 der Betrieb von Zügen, in die laute Güterwagen eingestellt sind, auf leiseren Strecken der regelspurigen öffentlichen Eisenbahninfrastruktur des deutschen Schienennetzes 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 dieser Betriebsbeschränkung unterfällt.

Von dieser Betriebsbeschränkung werden gemäß Nummer 7.2.2 des Anhangs der VO (EU) 1304/2014 die dort genannten Fälle ausgenommen.

3.4.7.2 Definition „lauter Güterwagen“

Die Definition des Begriffes „lauter Güterwagen“ ist Art. 5a der VO (EU) 1304/2014 zu entnehmen.

Dies bedeutet, dass Güterwagen, die unter die Verordnung (EU) 321/2013 fallen und keiner der folgenden Fallgruppen

- Güterwagen mit EG-Prüferklärung nach Maßgabe der Entscheidung 2006/66/EG
- Güterwagen mit EG-Prüferklärung nach Maßgabe des Beschlusses 2011/229/EU
- Güterwagen mit EG-Prüferklärung nach Maßgabe des Anhangs der VO (EU) 1304/2014
- Güterwagen, die mit Folgendem ausgestattet sind:
    - Reibungselemente für laufflächengebremste Räder, die unter eine EG-Konformitätserklärung gemäß des Anhangs der VO (EU) 1304/2014 fallen
    - Reibungselemente für in Anlage G des Anhangs der VO (EU) 1304/2014 aufgeführte laufflächengebremste Räder
    - Bremsscheiben für die Betriebsbremsfunktion
- Güterwagen, die für die Betriebsbremsfunktion mit den in Anlage E des Anhangs der VO (EU) 1304/2014 aufgeführten Verbundstoff-Bremssohlen ausgerüstet sind, wobei nur der Betrieb dieser Wagen auf den leiseren Strecken nach den in der Anlage E1 des An-hangs der VO (EU) 1304/2014 beschriebenen Vorgaben möglich ist

der Nummer 7.2.2.2 des Anhangs der VO (EU) 1304/2014 angehören, vom Betriebsverbot auf leiseren Strecken erfasst werden.

3.4.7.3 Definition „leisere Strecken“

Die DB InfraGO AG hat gemäß der Definition der „leiseren Strecken“ gemäß Art. 5b der VO (EU) 1304/2014 Strecken als leiser ausgewiesen, die im ISR unter „Gehört zu einer leiseren Eisenbahnstrecke“ im Reiter „Infrastruktur“ eingesehen werden können.

3.4.7.4 Trassenanmeldungen

Die ZB sind verpflichtet, bei der Trassenanmeldung durch entsprechendes An-klicken des Feldes „laut“ den Einsatz von mindestens einem lauten Güterwagen im Sinne des Art. 5a der VO (EU) 1304/2014 in einem Zug auf leiseren Strecken mitzuteilen.

Durch das Anklicken des Feldes „leise“ weisen die ZB aus, dass keine lauten Güterwagen unzulässigerweise eingesetzt werden.

Wann ein Zug als „laut“ oder „leise“ bei der Trassenanmeldung gilt, definiert Abschnitt 2 Absatz 11 der Richtlinie 402.0202.

Weitere Informationen zu Anforderungen der VO (EU) 1304/2014 und des SchlärmschG bei Trassenanmeldungen sind in der Richtlinie 402.0202 enthalten.

3.4.7.5 Trassenkonstruktion bei der Zuweisung von Zügen mit lauten Güterwagen

Trassenanmeldungen für Züge mit mindestens einem lauten Güterwagen im Sinne des Art. 5a der VO (EU) 1304/2014 auf leiseren Strecken werden als nicht plausibel betrachtet, es sei denn, die Zuweisung dieser Trasse ist gemäß Ziffer 3.4.7.6 der INB ausnahmsweise zulässig.

3.4.7.6 Vorschriften für den Betrieb auf leiseren Strecken

a) Besondere Vorschriften beim gestörten Betrieb

Um Kapazitätsbeschränkungen oder betriebsbedingte Einschränkungen aufgrund von Fahrzeugdefekten, extremen Witterungsbedingungen, Unfällen oder sonstigen Ereignissen sowie Störungen der Infrastruktur entgegenzuwirken, dürfen laute Güterwagen, die nicht unter die Fallgruppen der Nummer 7.2.2.2 des Anhangs der VO (EU) 1304/2014 fallen, gemäß Nummer 4.4.1 des Anhangs der VO (EU) 1304/2014 auf leiseren Strecken für die Dauer der Be-/Einschränkung verkehren.

Diese Ausnahme findet bei der Zuweisung von Trassenanmeldungen mit lauten Güterwagen, die nicht unter die Fallgruppe der Nummer 7.2.2.2 des Anhangs der VO (EU) 1304/2014 fallen, Anwendung, wenn eine längere Störung vorliegt und keine geeignete alternative, d.h. nicht leisere Strecke für diese Verkehre gegeben ist. Dies trifft auch auf die Fälle zu, wenn bereits abgeschlossene ENV aufgrund von Baumaßnahmen angepasst werden.

Um die betriebliche Situation zu normalisieren, findet die Richtlinie 420.02 uneingeschränkt für die Dauer des Störungsfalles Anwendung. In diesem Fall dürfen laute Güterwagen, die nicht unter die Fallgruppen der Nummer 7.2.2.2 des Anhangs der VO (EU) 1304/2014 fallen, auf leisere Strecken umgeleitet werden, wenn die vorhandene und zugewiesene alternative, d.h. nicht leisere Strecke aufgrund der Störung nicht zur Verfügung steht.

b) Besondere Vorschriften bei Infrastrukturarbeiten und Wageninstandhaltung

Wenn ein Instandhaltungswerk nur über eine leisere Strecke erreicht werden kann, dann darf gemäß Nummer 4.4.2 des Anhangs der VO (EU) 1304/2014 auf dieser Strecke zum Zwecke der Durchführung von Instandhaltungsarbeiten ein Zug, in dem mindestens ein lauter Güterwagen, der nicht unter eine der Fallgruppen nach Nummer 7.2.2.2 des Anhangs der VO (EU) 1304/2014 fällt, eingestellt ist, verkehren.

Bei Infrastrukturarbeiten, bei denen eine leisere Strecke die einzige geeignete Alternative ist, findet Ziffer 3.4.7.6 a) Anwendung.

3.4.7.7 Überprüfung der Wagenlisten im Anschluss an die Zugfahrt

Die DB InfraGO AG prüft regelmäßig in Stichproben, dass auf leiseren Strecken keine lauten Güterwagen eingesetzt werden, es sei denn, der Einsatz lauter Güterwagen kann auf einen Ausnahmetatbestand gestützt werden. Deshalb führt die DB InfraGO AG eine stichprobenartige Überprüfung von 5% der zugewiesenen Trassen durch.

Für die Durchführung der Stichprobenprüfung fordert die DB InfraGO 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 InfraGO AG verglichen.

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

www.dbinfrago.com/schienenlaermschutzgesetz

zur Verfügung gestellte Vordruck vollständig ausgefüllt an die E-Mailadresse schienenlaermschutzgesetz@deutschebahn.com zu senden oder über die von der DB InfraGO 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 Zugfahrt stattfindet, ist, anstatt der Zusendung der Wagenlisten der DB InfraGO AG mitzuteilen, dass der Zug ausgefallen ist.

Sofern der ZB innerhalb von 3 Wochen nach der Zugfahrt 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 Zugfahrt 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 auf leiseren Strecken zulässig im Sinne der VO (EU) 1304/2014 behandelt. Die Datenbank wird ab der Netzfahrplanperiode 2020/21 stetig um Wagen ergänzt, welche nachweislich nicht der Betriebsbeschränkung des Art. 5a VO (EU) 1304/2014 unterfallen. Zu diesem Zweck

fordert die DB InfraGO 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. Die ZB haben den Nachweis wie folgt zu führen:

- Vorlage der EG-Prüferklärung nach Maßgaben der Entscheidung 2006/66/EG, des Beschlusses 2011/229/EU oder des Anhangs der VO (EU) 1304/2014 oder eines anderen vergleichbaren Dokuments, dem das Vorliegen einer solchen EG-Prüferklärung zu entnehmen ist
- Vorlage eines Dokuments, aus dem hervorgeht, dass Güterwagen wie folgt ausgestattet sind: Reibungselemente für laufflächengebremste Räder, die unter eine EG-Konformitätserklärung gemäß dem Anhang der VO (EU) 1304/2014 fallen, oder Reibungselemente für in Anlage G des Anhangs der VO (EU) 1304/2014 aufgeführte laufflächengebremste Räder oder Bremsscheiben für die Betriebsbremsfunktion
- Vorlage eines Dokuments, aus dem die in Anlage E.1 des Anhangs der VO (EU) 1304/2014 aufgeführten Bremssohlen für das Verwendungsgebiet bis zum in der Anlage N zum UIC-Merkblatt 514-4 genannten Termin hervorgehen
- Bei Ausrüstung eines Güterwagens mit älteren Verbundstoffsohlen, die nicht in der Anlage E1 des Anhangs der VO (EU) 1304/2014 genannt sind, durch Vorlage der Genehmigung für den internationalen Verkehr nach der Entscheidung 2004/446/EG oder der Entscheidung 2006/861/EG oder eines anderen Dokuments, aus dem das Vorliegen einer solchen Genehmigung zu entnehmen ist.

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

Wagen, welche aufgrund der Stichprobenprüfung in der Datenbank geführt werden, gelten dauerhaft als geprüft. Die EVU sind verpflichtet, der DB InfraGO AG jede Änderung der relevanten Daten, insbesondere des Bremssystems, eines in der Datenbank enthaltenen Wagens unverzüglich mitzuteilen.

Sofern die stichprobenartige Prüfung dazu führt, dass der Einsatz eines lauten Güterwagens auf leiserer Strecke ermittelt wird, ist für diesen Güterwagen anschließend zu prüfen, ob eine Ausnahme von der Betriebsbeschränkung nach Nummer 7.2.2 des Anhangs der VO (EU) 1304/2014, Nummer 4.4.1. des Anhangs der VO (EU) 1304/2014 i.V.m. Ziffer 3.4.7.6 a) der INB und Nummer 4.4.2. des Anhangs der VO (EU) 1304/2014 i.V.m. Ziffer 3.4.7.6 b) der INB vorliegt. Der betroffene ZB hat zum möglichen Ausnahmetatbestand vorzutragen. Führt die Prüfung dazu, dass kein Ausnahmetatbestand nach Nummer 7.2.2 des Anhangs der VO (EU) 1304/2014, Nummer 4.4.1. des Anhangs der VO (EU) 1304/2014 i.V.m. Ziffer 3.4.7.7 a) der INB und Nummer 4.4.2. des Anhangs der VO (EU) 1304/2014 i.V.m. Ziffer 3.4.7.7 b) der INB vorliegt, wird diese Information dem Eisenbahn-Bundesamt mitgeteilt.

Der ZB wird über den Befund eines unzulässigerweise eingesetzten lauten Güterwagens auf leiseren Strecken 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 gemäß Ziffer 3.4.7.4 der INB handelt, wird dieser ZB aufgefordert, ein Audit bezüglich der internen Prozesse zur Sicherstellung, dass zukünftig nur leise Züge auf leiseren Strecken 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

InfraGO 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 auf nicht leiseren Strecken bestellen. Sobald der ZB den Nachweis erbringt, dass das Audit erfolgreich durchgeführt wurde, ist eine Anmeldung von Zügen auf leiseren Strecken wieder möglich.

3.4.7.8 Zusätzliche Überwachung durch das Eisenbahn-Bundesamt

Das Eisenbahn-Bundesamt prüft im Rahmen seiner Zuständigkeit zusätzlich die Einhaltung der Vorgaben der VO (EU) 1304/2014. Soweit ein lauter Güterwagen, der nicht unter eine der Fallgruppen der Nummer 7.2.2.2 des Anhangs der VO (EU) 1304/2014 fällt und nicht vom Ausnahmetatbestand der Nummer 7.2.2 des Anhangs der VO (EU) 1304/2014 erfasst wird, mit einer falschen Kennzeichnung bei der Trassenanmeldung fährt, handelt es sich um eine Ordnungswidrigkeit, die mit einem Bußgeld von bis zu 50.000,00 Euro geahndet wird.

4 ZUWEISUNG VON FAHRWEGKAPAZITÄT

4.1 Einleitung

Die DB InfraGO 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 INB 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 Trassenanmeldesystem (pathOS) der DB InfraGO AG erfolgen. Die Nutzungsbedingungen für das Trassenanmeldesystem sind als Anlage 4.2 Bestandteil dieser INB.

Weitere Informationen zur Nutzung des Trassenanmeldesystems werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbinfrago.com/pathos

Insbesondere im Fall des technischen Ausfalls bzw. im Fall von Übertragungsstörungen des Trassenanmeldesystems können Trassenanmeldungen per E-Mail an netzfahrplanerstellung@deutschebahn.com oder Fax unter Verwendung des jeweils gültigen Anmeldeformulars an den unter Ziffer 1.6.1 genannten Ansprechpartner erfolgen. Im Fall eines nicht verfügbaren IT-Systems über eine Schnittstelle beim Antragsteller sind Trassenanmeldungen über das Webportal des Trassenanmeldesystems abzugeben.

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

www.dbinfrago.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 INB.

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

https://www.dbinfrago.com/clickandride

Im Fall des technischen Ausfalls bzw. im Fall von Übertragungsstörungen von C&R ist das Trassenanmeldesystem pathOS 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 InfraGO 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 5.3.2.4 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.

4.2.1.0 Regelung für die Netzfahrplanperiode 2026/2027

Für die Netzfahrplanperiode 2026/2027 wird die Trassenanmeldung über das neue – an die Vorgaben der TSI TAF und TSI TAP angepasste – Trassenanmeldesystem pathOS der DB InfraGO AG durchgeführt. Das System pathOS besteht aus dem Webportal und der Trassenanmeldeschnittstelle „Common Interface“ (CI), die jeweils genutzt werden können (vgl. Ziffer 4.2 Abs. 2). Da es sich um neu entwickelte Software handelt, können trotz angemessener Tests Programmfehler auftreten, die sich erst im operativen Betrieb zeigen. Das gilt mit Blick auf die Trassenanmeldung und auch mit Blick auf spätere Änderungen an Trassen, zum Beispiel im Bauprozess.

Die DB InfraGO AG empfiehlt in Abstimmung mit der Bundesnetzagentur Zugangsberechtigten, Trassenanmeldungen frühzeitig innerhalb der Anmeldefrist gemäß Ziffer 4.2.1.3 (Beginn: 13.03.2026) abzugeben. Die DB InfraGO AG wird bereits vor dem Ablauf der Frist am 13.04.2026 eingehende Anmeldungen sukzessive auf ihre Plausibilität prüfen und erkannte Unstimmigkeiten unverzüglich mitteilen. Eine Trassenanmeldung wird erst mit dem Ablauf der Trassenanmeldefrist gemäß Ziffer 4.2.1.3 verbindlich. Bis dahin sind jederzeit Korrekturen oder Änderungen an abgegebenen Anmeldungen möglich.

Die DB InfraGO AG sichert zu, Zugangsberechtigte nicht aufgrund von Programmier- oder Systemfehlern im Zusammengang mit dem neuen Trassenanmeldesystem zu benachteiligen. Dies gilt unabhängig davon, ob der Fehler im IT-System der DB InfraGO AG besteht oder in der Programmierung eines IT-Dienstleisters.

Damit die DB InfraGO AG zielgerichtet bei der Lösung von bestehenden IT-Problemen unterstützen und diese, sofern ihr möglich, beheben kann, sind Zugangsberechtigte verpflichtet, während der Trassenanmeldephase auftretende Probleme unverzüglich und innerhalb der Trassenanmeldephase an den Support zu melden. Die Meldung kann per E-Mail an pathOS@deutschebahn.com, via https://www.dbinfrago.com/web/pathOS-neues-Bestellsystem--13042318 erfolgen. Die Meldung muss die Information enthalten, welche Trassen nicht angemel-det werden können und welches konkrete Problem dies verhindert. Erfolgt diese Meldung nicht, ist eine spätere Remonstration auf Basis dieses IT-Problems nicht mehr möglich. Soweit die Schnittstelle

genutzt wird, muss das Onboarding durch den jeweiligen Schnittstellenpartner erfolgreich durchlaufen worden sein.

Stellen die DB InfraGO AG oder der Zugangsberechtigte im Verlauf des Zuweisungsverfahrens bis einschließlich zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf (VNP) fest, dass eine Trassenanmeldung aufgrund eines System- oder Programmierfehlers unzutreffend abgegeben wurde, kann der Zugangsberechtigte gegenüber der DB InfraGO AG eine Berichtigungserklärung abgeben. Die Berichtigungserklärung muss den Zusammenhang zwischen der fehlerhaften Anmeldung und dem System- bzw. Programmierfehler nachvollziehbar darlegen. Bei der Verwendung der Schnittstelle soll der verantwortliche IT-Dienstleister bzw. interne Entwickler in die Klärung eingebunden werden. Die Berichtigungserklärung ist unverzüglich nach Bekanntwerden des Fehlers einzureichen. Nach Ablauf der Frist für Beanstandungen im VNP ist eine Berichtigung nicht mehr möglich. Genügt die Berichtigungserklärung den vorgenannten Voraussetzungen, gilt die Trassenanmeldung rückwirkend zum Abgabezeitpunkt in der berichtigten Fassung. Insofern finden Ziffer 4.2.1.2, Satz 2 und Satz 4 sowie Ziffer 4.2.1.1, Absatz 3 keine Anwendung. Trassenanmeldungen für internationale Trassen über den PCS Capacity Broker werden Trassenanmeldungen über PCS im Sinne der Regelungen dieser Ziffer gleichgestellt.

Sofern ein Zugangsberechtigter aufgrund fehlender Massenverarbeitungskapazitäten der „pathOS“-Web-Oberfläche nicht alle geplanten Trassen innerhalb der Frist anmelden kann, genügt es zur Fristwahrung, wenn er innerhalb der Trassenanmeldefrist in Textform eine Sammelanzeige einreicht, bestehend aus Identifier, Zugnummer, Verkehrstage, Verkehrszeitraum, Start, Ziel, gewünschte Zwischenhalte, gewünschte Abfahrtszeit am Start, gewünschte Ankunftszeit am Ziel. Eine exakte Fahrplantabelle mit Zeiten an allen Zwischenpunkten ist nicht erforderlich. Die vollständigen Einzelparameter müssen innerhalb von fünf Werktagen nach Fristablauf (spätestens am 20.04.2026) im pathOS Webportal oder über das Common Interface nachgereicht werden. Der Zusammenhang zwischen fehlender Massenverarbeitungskapazität und fehlender Fristwahrung gilt als gegeben, wenn der ZB nachweist, dass er alle zumutbaren Schritte unternommen hat, um die Trassenanmeldungen rechtzeitig abzugeben. Hierzu gehört auch, dass der Personaleinsatz in Relation zur Menge und Komplexität der Trassenanmeldungen angemessen erfolgte und frühzeitig mit der Eingabe von Trassenanmeldungen begonnen wurde.

Für den Fall des Auftretens technischer Probleme bei der Trassenanmeldung, welche ein Ausmaß erreichen, dass eine Vielzahl von Trassenanmeldungen nicht übermittelt werden können, verpflichtet sich die DB InfraGO AG, die Trassenanmeldefrist durch eine entsprechende Regelung angemessen zu verlängern.

Soweit die DB InfraGO AG aufgrund von Verzögerungen im Sinne der vorangegangenen Absätze oder der Verlängerung der Trassenanmeldefrist den vorläufigen Netzfahrplanentwurfs nicht innerhalb der Frist erstellen kann, wird sie per Kundeninformation zeitnah hierüber informieren. Der Zusammenhang zwischen den Verzögerungen im Sinne der vorangegangenen Absätze und der nicht fristgerechten Erstellung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs gilt als gegeben, wenn die DB InfraGO AG alle zumutbaren Schritte unternommen hat, um den vorläufigen Netzfahrplanentwurf rechtzeitig zu erstellen. Hierzu gehört auch, dass der Personaleinsatz in Relation zur Menge und Komplexität der Netzfahrplanerstellung angemessen erfolgte und frühzeitig mit der Konstruktion von Zugtrassen begonnen wurde.

Sollte es zu einer nicht fristgerechten Fertigstellung des vorläufigen Netzfahrplanentwurfs kommen, verzögern sich aufgrund der gesetzlichen Fristen bzw. aufgrund der in den INB vorgesehenen Fristen auch die folgenden weiteren Schritte im Erstellungsprozess:

- Erstellung des endgültigen Netzfahrplans (1. und 2. Phase),
- Aufnahme der Bearbeitung des Gelegenheitsverkehrs sowie
- Versand von GPE, GPEnS und FPE/NAÄ sowie BauFplo.

Die DB InfraGO AG verpflichtet sich, Zugangsberechtigte umgehend zu informieren über:

a. erkannte oder vermutete System- bzw. Programmierfehler,

b. Auswirkungen dieser Fehler auf abgegebene Trassenanmeldungen,

c. identifizierte Anmeldungen, die ohne erkennbaren Grund signifikant von bisherigen Anmeldungen abweichen.

Im zweiten Quartal 2026 wird die DB InfraGO AG prüfen, inwieweit entsprechende Regelungen für nachgelagerte Prozesse (insbesondere Änderungen von Trassenzuweisungen im Bau- und Betriebsprozess) erforderlich sind, und ggf. entsprechende Anpassungen in die INB aufnehmen.

4.2.1.1 Fehlende oder nicht plausible Angaben

Fehlende Angaben im Rahmen der Trassenanmeldung fordert die DB InfraGO 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 InfraGO 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 Neuanmeldung und wird von der DB InfraGO 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 2027 nachfolgende konkrete Fristen:

Netzfahrplanerstellung	Termin
Trassenanmeldefrist erste Phase der Netzfahrplanerstellung	13.03.2026 – 13.04.2026
Vorläufiger Netzfahrplanentwurf erste Phase der Netzfahrplanerstellung	bis 06.07.2026
Stellungnahme des ZB oder des einbezogenen EVU zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf erste Phase der Netzfahrplanerstellung	bis 07.08.2026
Versand der Angebote	bis 17.08.2026*

*= Sollte die DB InfraGO 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 Kapazitätszuweisungen in PCS auf SGV-Korridoren gelten die abweichenden Fristen gemäß Anlage 4.10.

Netzfahrplanerstellung	Termin
Annahme der Angebote	bis 24.08.2026*
Trassenanmeldefrist zweite Phase der Netzfahrplanerstellung	14.04.2026 – 13.07.2026
Endgültiger Netzfahrplanentwurf zweite Phase der Netzfahrplanerstellung	bis 28.09.2026
Beginn Netzfahrplan	13.12.2026 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 InfraGO 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 Nacht für den gesamten Laufweg (vgl. Ziffer 5.3.2.3 Unterpunkt zwei) oder Punkt-zu-Punkt-Verkehre (vgl. Ziffer 5.3.2.5) oder im SGV Marktsegmente mit der Komponente „Z-Flex“ (vgl. Ziffer 5.3.4.7) bestellt werden, versucht die DB InfraGO AG innerhalb folgender Spielräume ein Trassenangebot zu erstellen:

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

Für die Marktsegmente Nacht (nur bei Anwendung auf dem Gesamtlaufweg) und Punkt-zu-Punkt-Verkehre im SPFV gilt ein Konstruktionsspielraum von +/- 30 Minuten, für die Marktsegmente mit der Komponente „Z-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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG sämtlichen beteiligten ZB den vorläufigen und endgültigen Netzfahrplanentwurf. Die jeweiligen Trassenangebote sind auflösend bedingt in Hinblick auf die Auftragserteilung. Die DB InfraGO AG ist unverzüglich nach Auftragserteilung durch die beteiligten ZB zu informieren.

4.2.1.7.3 Eigenkonflikte

(1) Sind lediglich Trassenanmeldungen eines ZB konfliktbehaftet (Eigenkonflikt) und führt das Koordinierungsverfahren gemäß Ziffer 4.2.1.7.1 zu keiner einvernehmlichen Lösung, so wird der ZB durch die DB InfraGO AG mit einer Frist von einem Arbeitstag aufgefordert, zu bestimmen, welche Trassenanmeldung vorrangig zu behandeln ist (Priorisierung). Erfolgt keine oder keine fristgemäße Erklärung des ZB, entscheidet die DB InfraGO AG auf Basis des Regelentgelts nach der Ziffer 4.2.1.10 über die Trassenvergabe. Ist das Regelentgelt identisch, so wird der ZB erneut durch die DB InfraGO AG mit einer Frist von einem Arbeitstag aufgefordert zu bestimmen, welche Trassenanmeldung er priorisiert. Erfolgt keine Priorisierung, werden die Trassenanmeldungen abgelehnt.

(2) Mit der Anfrage der Priorisierung fragt die DB InfraGO AG zugleich bei dem ZB ab, ob dieser eine Teilzuweisung im Hinblick auf den zeitlich (Verkehrstage und Zeiträume) und/oder räumlich nicht streitbefangenen Teil seiner nicht vorrangig zu behandelnden Trassenanmeldung begehrt. Der ZB wird die Abfrage innerhalb der Frist von einem Arbeitstag nach Absatz (1) beantworten. Ist zur Umsetzung einer Teilzuweisung die Anmeldung einer Teiltrasse – gegebenenfalls mit einer neuen Zugnummer – notwendig, teilt die DB InfraGO AG dies dem ZB – bei beabsichtigter räumlicher Teilzuweisung unter Angabe des Abgangs- und / oder Zielbahnhofs – mit. Der ZB hat die Anmeldung dann entsprechend den Vorgaben der DB InfraGO AG innerhalb von 2 Arbeitstagen durchzuführen. Legt der ZB die Anmeldung nicht ent-sprechend den Anforderungen innerhalb der 2 Arbeitstage an, gilt dies als Verzicht auf die Abgabe eines Teilangebotes für diesen Trassenteil. Ändert sich die Trassenanmeldung aufgrund 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.

4.2.1.8 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 InfraGO AG mit Abschluss des Koordinierungsverfahrens bei den am Streitbeilegungsverfahren beteiligten ZB 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 ZB 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 InfraGO AG dies dem ZB – bei beabsichtigter räumlicher Teilzuweisung unter Angabe des Abgangs- und / oder Zielbahnhofs – mit. Der ZB hat die Anmeldung dann entsprechend den Vorgaben der DB InfraGO AG innerhalb von 2 Arbeitstagen durchzuführen. Legt der ZB 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 InfraGO 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 im Geltungsbereich der INB gemäß Ziffern 1.3.2.1 und 2.2.1

(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 ZB 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 an mindestens 45 Wochenverkehrstagen (zum Beispiel an 45 Montagen) oder an mindestens 100 Kalenderverkehrstagen im Fahlplanjahr 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 mit TrainActivity 0046 oder 0047 sowie Angabe der von/auf eigene oder andere Zugtrassen (AssociatedAttachedTrainID, AssociatedAttachedOTN oder AssociatedAttachedTrainServiceNumber (verkehrliche Liniennummer)) an der jeweiligen Betriebsstelle) an mindestens zwei bestellten Halten innerhalb von 30 Minuten von/auf eigene oder andere Zugtrassen unter Einhaltung der kleinsten Mindestübergangszeit gem. Anlage 8 der Planungsparameter bestellt hat oder
   - einen bestellten Umlauf (dargestellt mit TrainActivity 0044 oder 0045 sowie Angabe der betroffenen Zugtrasse (AssociatedAttachedTrainID, AssociatedAttachedOTN oder AssociatedAttachedTrainServiceNumber (verkehrliche Liniennummer)) an der jeweiligen Betriebsstelle) (bei mehreren miteinander verknüpften Trassen) mit unveränderter Zugkonfiguration bildet, wobei der Umlauf auch dann gewahrt wird, wenn die Hinfahrt und die Rückfahrt mit weiteren Trassen miteinander verknüpft werden. Die Zugkonfiguration nach vorstehendem Satz ist auch dann unverändert, wenn bei Triebwagenzügen ein oder mehrere Triebwageneinheiten abgesetzt oder zugesetzt werden. Aus zeitlicher Sicht dürfen zwischen Hin- und Rückfahrt und bei mehreren Trassenverknüpfungen innerhalb eines Umlaufs jeweils zwischen Ankunft und Abfahrt maximal 60 Minuten liegen. Eine Hin- und Rückfahrt definieren sich in räumlicher Sicht dadurch, dass der Zielbahnhof der Rückfahrt in räumlicher Nähe zum Startbahnhof der Hinfahrt liegt (z.B. mit Zu- und Abführung zur selben Abstellanlage oder in dasselbe Instandhaltungswerk am Anfang und Ende des Umlaufs).

     Im Marktsegment Punkt-zu-Punkt kann für die Netzeinbindung nicht auf bestellte Anschlüsse zurückgegriffen werden, weil Anschlüsse zum Ausschluss des Marktsegments Punkt-zu-Punkt (vgl. Ziffer 5.3.2.5) führen.

   (2) im SGV der Verkehr, wenn:

   - er mindestens zwei bestellte Anschlussverbindungen (dargestellt mit TrainActivity 0046 oder 0047 sowie Angabe der von/auf eigene oder andere Zugtrassen (AssociatedAttachedTrainID, AssociatedAttachedOTN oder AssociatedAttachedTrainServiceNumber (verkehrliche Liniennummer)) an der jeweiligen Betriebsstelle) 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) bestellt worden sind, in

der eine Gruppe bestehend aus mindestens 8 Wagen abgesetzt oder gekoppelt werden oder

- er einen bestellten Umlauf (dargestellt mit TrainActivity 0044 oder 0045 sowie unter Angabe der betroffenen Zugtrasse (AssociatedAttachedTrainID, AssociatedAttachedOTN oder AssociatedAttachedTrainServiceNumber (verkehrliche Liniennummer)) an der jeweiligen Betriebsstelle) (bei mehreren miteinander verknüpften Trassen) mit unverändertem Triebfahrzeug bestellt hat, wobei der Umlauf auch dann gewahrt wird, wenn die Hinfahrt und die Rückfahrt mit weiteren Trassen miteinander verknüpft werden. Aus zeitlicher Sicht dürfen zwischen Hin- und Rückfahrt und bei mehreren Trassenverknüpfungen innerhalb eines Umlaufs jeweils zwischen Ankunft und Abfahrt maximal 480 Minuten liegen. Hin- und Rückfahrt definieren sich in räumlicher Sicht dadurch, dass der Zielbahnhof der Rückfahrt in räumlicher Nähe zum Startbahnhof der Hinfahrt liegt (z.B. Bedienung desselben Hafens oder Werks am Anfang und Ende des Umlaufs).
- 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 die jeweils notwendigen Angaben fristgerecht mit der Trassenanmeldung zu übermitteln beziehungsweise im Bestellportal anzugeben nach Einleitung des Streitbeilegungsverfahrens nach Ziffer 4.2.1.8 entsprechende Nachweise auf Anforderung der DB InfraGO AG innerhalb von 2 Arbeitstagen nach Aufforderung zu erbringen. Wird der Nachweis nicht innerhalb von 2 AT erbracht, fordert die DB InfraGO 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) Für das Streitbeilegungsverfahren

Liegen in einem Streitbeilegungsverfahren Trassenanmeldungen eines ZB vor, der in zwei der letzten drei abgeschlossenen Fahrplanjahren jeweils mehr als 30% der Trassenkilometer seiner gesamten Trassenverträge des Netzfahrplans (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) storniert hat (Stornoquote), wird diese Trassenanmeldung als Verlierer im Streitbeilegungsverfahren bewertet und ist somit gegenüber Trassenanmeldungen, die diese Voraussetzung nicht erfüllen, nachrangig.

Erfüllen mehrere der Konfliktpartner eines Streitbeilegungsverfahrens das zuvor genannte Kriterium, gewinnt der ZB mit der geringsten durchschnittlichen Stornoquote die Kapazität.

Für die Ermittlung der für das Streitbeilegungsverfahren maßgeblichen, durchschnittlichen Stornoquote werden ausschließlich die Fahrplanjahre berücksichtigt, in denen die Stornoquote überschritten wurde. Die durchschnittliche Stornoquote im Streitbeilegungsverfahren ergibt sich aus der Summe der in diesen Fahrplanjahren festgestellten Stornoquoten, dividiert durch die Anzahl der berücksichtigten Fahrplanjahre.

Die Regelung nach Abs. 1 dieser Vorschrift gilt nicht für ZB, die in den letzten drei Jahren keine Trassenanmeldungen in der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung vorgenommen haben. Meldet ein solcher ZB erstmals oder wieder in der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung Trassen an, wird seine Stornoquote weder im Fahrplanjahr, auf das sich diese Trassenanmeldungen beziehen, noch im darauffolgenden Fahrplanjahr erfasst. Die Erfassung der Stornoquote beginnt somit erst im sich daran anschließenden Fahrplanjahr – unabhängig davon, ob in der zwischenliegenden ersten Phase der Netzfahrplanerstellung Trassenanmeldungen vorgenommen wurden.

Zur Veranschaulichung:

- **1. Fahrplanjahr**: erstmalige Trassenanmeldungen → keine Quotenerfassung
- **2. Fahrplanjahr**: bei Trassenanmeldung → keine Quotenerfassung
- **3. Fahrplanjahr**: Trassenanmeldung in der 1. Netzfahrplanphase → Quotenerfassung
- **4. Fahrplanjahr**: Trassenanmeldung in der 1. Netzfahrplanphase → Quotenerfassung
- **5. Fahrplanjahr**: Trassenanmeldung in der 1. Netzfahrplanphase → da das 4. Fahrplanjahr noch nicht abgeschlossen ist, ist eine Bewertung als „Verlierer“ aufgrund der Stornoquote nicht möglich.
- **6. Fahrplanjahr**: Trassenanmeldung in der 1. Netzfahrplanphase → sofern in Jahr 3 und 4 die Stornoquote überschritten wurde, ist erstmals eine Bewertung als „Verlierer“ im Sinne der Regelung möglich.

Zudem wird diese Regelung nach Abs. 1 nur für Trassen angewendet, die nicht auf einer neuen Relation angemeldet wurden. Eine Trassenanmeldung bedient keine neue Relation, wenn im vorherigen abgeschlossenen Netzfahrplan:

- mindestens eine Trassenbestellung des ZB mit drei Verkehrshalten an gleichen Betriebsstellen existiert oder
- wenn die seinerzeitige Start- und Ziel-Betriebsstelle in der neuen Trassenbestellung ebenfalls vorhanden ist.

Stornierungen, die auf nichtwirtschaftliche Gründe zurückzuführen sind und die sich dem Einfluss des ZB entziehen, werden bei der Berechnung der Stornoquote nicht berücksichtigt. Stornierungen insbesondere aufgrund von fehlendem Rollmaterial und bei Personalengpässen werden der oben genannten Stornoquote zugerechnet. Für nichtwirtschaftliche Gründe gilt Ziffer 3.3.4.4.3 entsprechend.

Die DB InfraGO AG sendet an den ZB 15 Arbeitstage vor dem Beginn der Trassenanmeldephase (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) gemäß Ziffer 4.2.1.3 eine Information über die Einhaltung der Storno- und Annahmequote für das jeweilige letzte abgeschlossene Fahrplanjahr bzw. für die letzte abgeschlossene ENP-Annahmephase. Diese Information enthält für diejenigen ZB, die die Stornoquote überschreiten oder die Annahmequote unterschreiten, die jeweilige tagesscharfe Storno- und Annahmequote je Trassenvertrag des jeweiligen letzten Bezugsfahrplans gemäß dieser Ziffer lit c) (für die Stornoquote) bzw. lit d) (für die Annahmequote).

Die ZB, die die Stornoquote überschreiten und/oder die Annahmequote unterschreiten, erhalten zeitgleich mit der Information über die Einhaltung der Storno- und Annahmequote eine Aufforderung mit Frist bis 10 Arbeitstage vor Ende der Trassenanmeldephase (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) gemäß Ziffer 4.2.1.3, auf die Überschreitung der Stornoquote und/oder Unterschreitung der Annahmequote zu möglichen nichtwirtschaftlichen Gründen, die sich seinen Einflussmöglichkeiten entziehen, Stellung zu nehmen.

Erfolgt keine entsprechende Übermittlung des ZB bis 10 Arbeitstage vor Ende der Trassenanmeldephase (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) gemäß Ziffer 4.2.1.3, erfolgt eine erneute Aufforderung, die innerhalb von fünf Arbeitstagen zu beantworten ist.

Sofern der ZB nichtwirtschaftliche Gründe vorträgt, die sich seinem Einflussbereich entziehen, hat er die betroffenen Zugnummern (national/international) zu benennen, darzulegen und anhand von entsprechenden Unterlagen nachzuweisen, inwieweit die Trassen davon konkret betroffen waren. Dabei hat er insbesondere zu Stornierungen aufgrund von

- außerhalb des Einflussbereichs der DB InfraGO AG liegenden infrastrukturellen Gründen, das konkrete Infrastrukturproblem (national/international) darzulegen (u. a. Zeitraum, Abschnitt, EIU);

- Bauarbeiten, diese konkret darzulegen (u. a. Zeitraum, Abschnitt, anderes EIU);
- Streik, die konkreten Streiktage und konkreten Streikauswirkungen darzulegen.

Die Möglichkeit des ZB nichtwirtschaftliche Gründe vorzutragen, die sich seinem Einflussbereich entziehen, erfolgt für das jeweilige letzte abgeschlossene Fahrplanjahr bzw. für die letzte abgeschlossene ENP-Annahmephase.

Ein späteres Vorbringen für bereits vorliegende abgeschlossene Jahre ist präkludiert.

Ein ZB, der in zwei der letzten drei abgeschlossenen Netzfahrplanperioden (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) jeweils mehr als 30% der Trassenkilometer seiner gesamten Trassenverträge des Netzfahrplans (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) storniert hat und im Streitbeilegungsverfahren gemäß der obenstehenden Regelung als Verlierer bewertet wird, kann seine zukünftige Verlässlichkeit der DB InfraGO AG gegenüber dadurch anzeigen, dass ein Stornierungsentgelt in Höhe von 70% des Trassenentgelts laut Trassenangebot zum Netzfahrplan (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) akzeptiert wird. Mit der Bereitschaft eines höheren Stornierungsentgelts für seine Trassenbestellung belegt der Zugangsberechtigte den Willen und die Fähigkeit zur zukünftigen Durchführung der angemeldeten Zugtrassen, obwohl die Stornoquote 30% überschritten hat. Die DB InfraGO AG sendet dazu den betroffenen ZB am Ende des Stellungnahme- und des darauf basierenden Prüfungsprozesses der DB InfraGO AG, spätestens jedoch 10 Arbeitstage nach Ende der Trassenanmeldefrist der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung i. S. d. Ziffer 4.2.1.3 eine Anfrage zur Akzeptanz eines höheren Stornierungsentgelts. Dabei hat der ZB die Möglichkeit, ein höheres Stornierungsentgelt pauschal für sämtliche mögliche konfliktäre Trassenanmeldungen zu akzeptieren oder mitzuteilen, dass er über ein höheres Stornierungsentgelt erst zum Zeitpunkt der konkreten Konfliktbearbeitung entscheiden möchte. Erfolgt keine entsprechende Übermittlung des ZB innerhalb von zwei Arbeitstagen, erfolgt eine erneute Aufforderung, die innerhalb von zwei Arbeitstagen zu beantworten ist. Erfolgt die Erklärung auch hiernach nicht oder nicht fristgerecht, gilt das höhere Stornierungsentgelt für den weiteren Verlauf der Netzfahrplanerstellung als nicht akzeptiert.

Gleiches gilt für die Bearbeitung von Kapazitätskonflikten Abschnitt 6 der Richtlinie 402.0305.

d) Vorstehende Regelung in lit. c) gilt entsprechend, wenn der ZB in der aktuellen und den beiden vorliegenden Netzfahrplanperioden (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) in zwei von drei Jahren eine ENP-Annahmequote von weniger als 95 Prozent erfüllt hat. Die Annahmequote berechnet sich wie folgt:

$$\frac{\boldsymbol{Trkm}^{\boldsymbol{ENP_Angenommen}}}{\boldsymbol{Trkm}^{\boldsymbol{ENP_Angebot}} + \boldsymbol{Trkm}^{\boldsymbol{TA_Zurückgez.(ohne\ SBV/Kapa/Koord.)}}}$$

Dabei gilt:

$Trkm^{ENP_Angenommen}$: Anzahl der Trassenkilometer aller Trassenverträge, welche im ENP dem ZB angeboten und vom ZB angenommen wurden

$Trkm^{ENP_Angebot}$: Anzahl der Trassenkilometer aller Trassenverträge, welche im ENP dem ZB angeboten wurden

$Trkm^{TA_Zurückgez.(ohne\ SBV/Kapa/Koord.)}$: Anzahl der Trassenkilometer einer Trassenanmeldung gemäß Bestelllage, welche der ZB bei der Trassenanmeldung zum Netzfahrplan (erste Phase der Netzfahrplanerstellung) abgegeben hat und nicht in einem Streitbeilegungsverfahren, einem Kapazitätskonflikt oder einer Koordinierung eingekürzt oder weggefallen ist.

Erfüllen mehrere der Konfliktpartner eines Streitbeilegungsverfahrens keine Annahmequote von 95 Prozent, so gewinnt der Konfliktpartner mit der höchsten Annahmequote. Für die Ermittlung der für das Streitbeilegungsverfahren maßgeblichen Annahmequote werden

ausschließlich die Jahre berücksichtigt, in denen die Annahmequote unterschritten wurde. Die Annahmequote im Streitbeilegungsverfahren ergibt sich aus der Summe der in diesen Jahren festgestellten Annahmequote, dividiert durch die Anzahl der berücksichtigten Jahre.

Die Veranschaulichung in der lit. c) gilt analog mit Ausnahme davon, dass bereits im 5. Jahr erstmals eine Bewertung als „Verlierer" im Sinne der Regelung möglich ist, da die Annahmequote bereits das laufende Fahrplanjahr berücksichtigt.

Pro Trasse, die im Streitbeilegungsverfahren eine Ablehnung oder Teilzuweisung erhalten hat, kann ein direkt damit zusammenhängendes Trassenangebot des Wagenumlaufs nicht angenommen werden, ohne negative Berücksichtigung in der Annahmequote.

e) Erfüllen mehrere der Konfliktpartner eines Streitbeilegungsverfahrens zum einen das Kriterium der Stornoquote nach vorstehendem lit. c) und/oder zum anderen das Kriterium der Annahmequote nach vorstehendem lit. d) nicht, gewinnt unter diesen der Konfliktpartner mit der höchsten ENP-Annahmequote. Ist die ENP-Annahmequote identisch, gewinnt der Konfliktpartner mit der geringsten Stornoquote die Kapazität.

f) 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 InfraGO 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 InfraGO 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, sofern diese folgende vier Bedingungen kumulativ erfüllen:

1. Trassenanmeldung(en) unter einem Reference Train gemäß Ril 402.0202 Abschnitt 1 Abs. 9
2. 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. Davon ausgenommen sind Trassen, die das Netz der DB Infra-GO AG auf mehreren Teilabschnitten aufgrund einer Unterbrechung durch die Nutzung der Infrastruktur eines anderen EIU nutzen, sofern nicht dieselben Betriebsstellen angefahren werden.
3. Die Laufwege sind übereinstimmend. Dies liegt vor, wenn mindestens 50% der bestellten Verkehrshalte im Vergleich zu der Trassenanmeldung mit der höchsten Anzahl bestellter Verkehrshalte unter dem **Reference Train** identisch sind. Sofern nur 4 oder weniger Verkehrshalte bestellt sind, müssen mindestens 2 bestellte Verkehrshalte identisch sein. Zu diesen beiden Verkehrshalten können auch die Start- und/oder Ziel-Betriebsstelle oder Grenzbetriebsstellen zählen. Diese Verkehrshalte sind in der identischen Reihenfolge anzufahren. Davon ausgenommen sind Trassen, die das Netz der DB InfraGO AG auf mehreren Teilabschnitten aufgrund einer Unterbrechung durch die Nutzung der Infrastruktur eines anderen EIU nutzen; in diesen Fällen müssen in jedem Teilabschnitt mindestens 50% der bestellten Verkehrshalte der Trassenanmeldung mit der höchsten Anzahl bestellter Verkehrshalte identisch sein. Sofern nur 4 oder weniger Verkehrshalte bestellt sind, müssen mindestens 2 bestellte Verkehrshalte identisch sein.
4. Die Trassenzeiten sind übereinstimmend. Dies ist der Fall, wenn an mindestens den unter der vorstehen-den Ziffer 3 benannten Verkehrshalten die Trassenzeiten inner-halb des Spielraums von 30 Minuten im SPV und von 240 Minuten im SGV bestellt wurden.

Jede Trassenanmeldung darf nur einer Gruppe von Anmeldungen zugeordnet werden. Die Gruppen werden nach Maßgabe der maximal möglichen Gemeinsamkeiten nach den vorstehenden Bedingungen unter 3. und 4. ermittelt.

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

Grundlage für die Entscheidung im Regelentgeltverfahren bilden die Entgelte gemäß **Anlage 4.2.1.10**. Gleiches gilt für die Bearbeitung von Kapazitätskonflikten gemäß Abschnitt 16 der Richtlinie 402.0305 sowie für die als temporär überlastet erklärten Schienenwege nach Anlage 4.6.2.

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 InfraGO 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 InfraGO AG bezogen auf die gesamte Netzfahrplanperiode zu zahlen wäre. Die Angebote sind der DB InfraGO AG ausschließlich über die BNetzA zuzuleiten.

Grundlage für die Start-Gebote im Höchstpreisverfahren bilden dabei die Entgelte gemäß **Anlage 4.2.1.10**. Gleiches gilt für die Bearbeitung von Kapazitätskonflikten gemäß Abschnitt 16 der Richtlinie 402.0305 sowie für die als temporär überlastet erklärten Schienenwege nach Anlage 4.6.2.

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

Sind die abgegebenen Höchstgebote der ZB identisch, wird das Verfahren wiederholt, bis eine Entscheidung herbeigeführt werden kann. Bei zu wiederholenden Verfahren gilt das zuvor identische Höchstgebot als zu überbietendes Mindestgebot. Gibt im wiederholten Höchstpreisverfahren nur ein ZB nur ein Gebot ab, so erfolgt die Trassenzuweisung an diesen ZB auf der Basis des letzten gemeinsamen Höchstgebots.

Wurde nur ein Gebot abgegeben, so erfolgt die Trassenzuweisung an diesen ZB auf Basis des ermittelten Regelentgelts gem. Ziffer 4.2.1.10.

Gibt kein angefragter ZB ein Höchstpreisgebot ab, gilt dies für diese angefragten ZB als Verzicht auf ihre Trassenanmeldung wenn ein ZB Interesse auf Teilzuweisung bekundet, gilt hierfür kein Trassenverzicht. Den Zuschlag erhält diejenige Trasse, die gegenüber den am Höchstpreisverfahren Beteiligten im Zuweisungsverfahren als nächste nachrangig war. Gibt es im Zuweisungsverfahren keine Trasse eines ZB, die nachrangig ist, so erhält keiner der am Höchstpreisverfahren beteiligten ZB ein Angebot.

Die Entscheidung wird dokumentiert und vom ZB und der DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG dem ZB oder dem einbezogenen EVU schriftlich oder elektronisch über das Trassenanmeldesystem der DB InfraGO AG bzw. PCS den aktuellen Bearbeitungsstand zu ihren jeweiligen Trassenanmeldungen.

Zusätzlich stellt die DB InfraGO 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/vnp2027/#/

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 das Trassenanmeldesystem der DB InfraGO AG 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 Trassenanmeldesystems der DB InfraGO AG 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-viewer@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 INB 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 InfraGO 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 InfraGO AG an den ZB zu richten. Parallel ist von der DB InfraGO AG ein Angebot bezüglich der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen der INB 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 der Komponente „Z-Flex“ (vgl. Ziffer 5.3.4.7) bestellt wurden, gelten folgende Konstruktionsspielräume:

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

Für die Marktsegmente mit der Komponente „Z-Flex“ gilt 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 InfraGO AG in folgender Reihenfolge ein Koordinierungsverfahren durch:

- Die DB InfraGO AG fragt beim antragstellenden ZB nach erweiterten Spielräumen. Werden keine erweiterten Spielräume eingeräumt,
- versucht die DB InfraGO 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 InfraGO 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 ZB nicht innerhalb von einem Arbeitstag erteilt, gilt die Zustimmung als abgelehnt.
- Bei Konflikten zwischen einer vertraglich gebundenen Zugtrasse und einer beantragten späteren Trasse desselben ZB (sog. Eigenkonflikt) ist ein (Teil-) Verzicht auf die vertraglich gebundene Zugtrasse zum Zwecke der Konfliktlösung nicht zulässig. Dem ZB steht die Möglichkeit einer Stornierung der vertraglich gebundenen Trasse zu. Die hierfür zu entrichtenden Stornierungsentgelte richten sich nach Ziffer 5.6.4.1 f.

  Falls aus technischen Gründen zur räumlichen Verlängerung einer Trasse eine Stornierung und Neubestellung erforderlich ist, darf diese Stornierung kostenfrei durchgeführt werden. Das Trassenentgelt der neu bestellten Trasse muss dadurch größer werden als das Trassenentgelt der stornierten Trasse.

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). Bezüglich der Teilzuweisung findet die Ziffer 4.2.1.8 Absatz 2 entsprechend Anwendung.

  Die Bearbeitung der späteren Netzfahrplantrassen und der Änderungen der Trassenverträge erfolgt ab dem Vorliegen des endgültigen Netzfahrplans der ersten Netzfahrplanerstellungsphase 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 InfraGO 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 InfraGO AG stellt sicher, dass auch nach Abschluss der Netzfahrplanerstellung kurzfristige Trassenanfragen im Gelegenheitsverkehr bedient werden können. Dazu prüft die DB InfraGO 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	Jährlich im Januar
Veröffentlichung des Entwurfs der zur Reservierung vorgesehenen GeIV Fahrlagen und die damit verbundene Marktkonsultation	Jährlich, letzter Freitag im Januar

Stellungnahme der ZB	Jährlich, 14 Tage nach Veröffentlichung
Veröffentlichung der Endfassung des Entwurfs der zur Reservierung vorgesehenen Fahrlagen des Gelegenheitsverkehrs vor Trassenanmeldefrist	Jährlich, eine Woche vor Beginn Trassenanmeldefrist
Veröffentlichung der vorgehaltenen Fahrlagen des Gelegenheitsverkehrs im Rahmen des Entwurfs des endgültigen Netzfahrplans	Jährlich mit Abschluss zweite Netzfahrplanerstellungsphase

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 Gelegenheitsverkehrt 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 Fahrtrichtungen 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 4.2.1.18.1)
- Vorhaltung von 10Prozent 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 InfraGO AG jeweils Ende Januar veröffentlicht und die ZB werden bis Ende Januar hinsichtlich der Frage konsultiert, ob bisher nicht erfasste, ggf. zukünftig zusätzlich erforderliche oder strukturell veränderte Bedarfe vorliegen. Die DB InfraGO 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 Entscheidungsverfahren zwischen Netzfahrplantrassen bleibt die Kapazitätsreserve des Gelegenheitsverkehrs unberührt.

Während der Erstellungsphase des Netzfahrplans – 1. Netzfahrplanerstellungsphase – 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 Netzfahr-plans 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 vorgehaltenen 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 INB 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 INB 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 INB und den Richtlinien einzuleiten.

Für die Konstruktion der 2. Netzfahrplanerstellungsphase gemäß Ziffer 4.2.1.17 INB sind die vorgehaltenen Trassen des Gelegenheitsverkehrs in ihrer Form aus der 1. Netzfahrplanerstellungsphase 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. Netzfahrplanerstellungsphase entsprechend für die 2. Netzfahrplanerstellungsphase ab einschließlich dem Schritt der vereinfachten Koordinierung Anwendung. Das Koordinierungs- und ggf. das Entscheidungsverfahren erfolgen gemäß Ziffer 4.2.1.17 INB 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 Auswirkungen auf ermittelte vorzuhaltenden Kapazitätsreserven bei Baukapazitätseinschränkungen

Nähere Angaben zur Beschreibung der Auswirkung auf ermittelte vorzuhaltende Kapazitätsreserven bei Baukapazitätseinschränkungen finden sich in der Richtlinie 402.0305.

4.2.1.18.5 Zuweisung der vorgehaltenen Kapazitätsreserven für den Gelegenheitsverkehrs

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 Netzfahrplanerstellungsphase) 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 Nostalgieverkehre gemäß Ziffer 5.3.2.4 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG wenden (Kontaktdaten in den Nutzungsbedingungen Click&Ride 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 InfraGO AG gem. § 56 ERegG sind in untenstehender Tabelle dargestellt.

Dabei gelten bei der DB InfraGO 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

<table>
<tr><th></th><th>Fristen für die Trassenbearbeitung</th><th>Frist des Kunden zur Annahme des Angebots</th><th>Frist für die Erstellung der Fahrplanbekanntgabe</th></tr>
<tr><td>Anmeldungen für Zuweisungen einzelner Zugtrassen</td><td>unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von 5 Arbeitstagen</td><td>1 Arbeitstag</td><td>1 Arbeitstag</td></tr>
<tr><td rowspan="4">Anmeldung für die Zuweisung einzelner Zugtrassen mit besonders aufwändiger Bearbeitung</td><td>a) unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von 5 Arbeitstagen</td><td rowspan="4">1 Arbeitstag</td><td rowspan="3">1 Arbeitstag</td></tr>
<tr><td>b) unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von 5 Arbeitstagen; Anmeldungen hierfür müssen jedoch zwingend spätestens 14 Kalendertage vor der geplanten Fahrt erfolgen.</td></tr>
<tr><td>c) es gelten die Maximalfristen der von der jeweiligen Trassenanmeldung betroffenen ausländischen Infrastrukturbetreibern gemäß Anlage 4.2.2.4</td></tr>
<tr><td>d) unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von 5 Arbeitstagen</td><td>5 Arbeitstage</td></tr>
</table>

	Fristen für die Trassenbearbeitung	Frist des Kunden zur Annahme des Angebots	Frist für die Erstellung der Fahrplanbekanntgabe
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:

- 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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.

Im Falle eines Eigenkonflikts (siehe Ziffer 4.2.1.17.2) kommt die Regelung der Ziffer 4.2.1.17.2 dritter Spiegelstrich zur Anwendung.

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 Abfahrtzeit unterstellt bzw. bei Priorisierung der Ankunftszeit abgefragt. Bei nicht als abfahrbereit gemeldeten Zügen liegt die früheste Abfahrt mindestens 90 Minuten nach dem Anmeldezeitpunkt.

4.2.2.7 Trassenangebot durch die DB InfraGO AG

4.2.2.7.1

Bei Anmeldungen gem. § 56 Abs. 1 ERegG erhält der ZB das Trassenangebot von der DB InfraGO AG unverzüglich, spätestens aber nach Ablauf der Bearbeitungsfrist nach Ziffer 4.2.2.4. Die DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG an den ZB zu richten. Parallel ist von der DB InfraGO AG ein Angebot bezüglich der der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen der INB 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 InfraGO AG und wünscht der ZB oder das einbezogene EVU ein Angebot für Teilstrecken, wird die DB InfraGO 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 InfraGO 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 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 schriftlich oder elektronisch 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 InfraGO AG abfährt.

Der Verzicht auf schriftliche Annahme ist nicht zugelassen bei Trassen, deren Laufwege ganz oder teilweise über die Schnellfahrstrecke Unterleiterbach - Erfurt (VDE 8.1) führen.

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 InfraGO 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 InfraGO AG mit inländischen BdS

Zur netzübergreifenden Bereitstellung von Schienenwegkapazität und Zuweisung von Zugtrassen hat die DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG mit ausländischen BdS

Die Organisation der Zusammenarbeit der DB InfraGO 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 InfraGO 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 INB.

Eine Trassenanmeldung hat entweder über das RNE-Formular (bzw. die PCS-Anwendung) oder über das Trassenanmeldesystem der DB InfraGO AG zu erfolgen. Doppelte Trassenanmeldungen für die deutsche Teilstrecke sind nicht zulässig. Doppelte Trassenanmeldungen unter der gleichen pathRequestID führen dazu, dass die zweite Trassenanmeldung technisch nicht im jeweiligen System als Trassenanmeldung angelegt werden kann, vgl. Ril. 402.0202, Abschnitt 1 Absatz 3.

Bei der Anmeldung über die IT-Anwendung PCS oder PCS Capacity Broker müssen allgemeine und spezielle nationale Angaben (Pflichtangaben gemäß den Regelungen dieser INB) 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 Anschlusstrasse angemeldet wurde, erfolgt die Trassenkonstruktion bis zu einem geeigneten vorgelagerten Bahnhof im Bereich der DB InfraGO AG.

Liegt eine Trassenanmeldung über eine Grenzstrecke vor, zu der beim benachbarten EIU eine korrespondierende Anschlussstrecke angemeldet wurde, erfolgen im Angebot der DB InfraGO 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 Geschäftspartnernummer bestellt werden, für die der DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 das Trassenanmeldesystem der DB InfraGO AG gemäß Ziffer 4.2.4.1.

Die Frist zur Angebotsannahme ist 45 Minuten vor der angebotenen Abfahrtszeit, aber beträgt höchstens 24 Stunden nach vollständiger Übermittelung 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 ZB als Rückfallebene die Trassenanmeldemöglichkeit über das Trassenanmeldesystem der DB InfraGO AG zur Verfügung.

4.2.5 Katalogtrassen auf SGV-Korridoren

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 SGV-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 SGV-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 InfraGO 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. Dabei ist zu beachten, dass jeweils ein Bestellvorgang durch jeweils einen ZB (leading entity) einzuleiten ist. Sollten mehrere ZB beabsichtigen, eine PaP-Trasse als internationale Gruppierung zu nutzen, so ist die Trassenanmeldung der Zu- und/oder Abbringertrassen durch den gleichen ZB vorzunehmen, der in PCS bereits für den jeweiligen nationalen Streckenabschnitt der PaP als Besteller auftritt oder andernfalls ein separates PCS-Dossier für die Zu- bzw. Abbringertrasse durch den kooperierenden ZB zu hinterlegen. 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 SGV-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 SGV-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 Nordsee-Rhein-Mittelmeer, Skandinavien-Mittelmeer, Atlantik, Nordsee-Ostsee und Rhein-Donau gilt die Zuweisungsregelung wie in Anlage 4.10 (dort Ziffern 3.4.12 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 Procederes.

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 SGV-Korridors beschlossene Rahmenregelung für die Zuweisung von Fahrwegkapazität im Sinne des Art. 14 Abs.1 EU-VO 913/2010 – auf den Homepages der jeweiligen SGV-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 ihre Änderungen.

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 4.4.5 a) und b) zu unterrichten
- die DB InfraGO 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 4.4.2.d).

d) 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.

e) Der Rahmenvertrag darf die Nutzung des betreffenden Schienennetzes durch andere ZB nicht ausschließen.

Die DB InfraGO 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 4.4.2 g), h), i) in eine Rangfolge gebracht.

Das Regelentgelt wird gemäß Ziffer 4.2.1.10 und anhand der letztverfügbaren Liste der Entgelte der INB 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.

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

g) 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 InfraGO AG (www.dbinfrago.com/isr). Die DB InfraGO AG legt jeden abgeschlossenen Rahmenvertrag gegenüber allen ZB offen. Die Offenlegung erfolgt zur Wahrung der Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse in anonymisierter Form, d. h. ohne Benennung des ZB.

h) Das Muster eines Rahmenvertrages nebst Anlagen ist als Anlage 4.4.1 Bestandteil der INB.

i) Die DB InfraGO AG hat ein mittelfristiges Konzept für eine optimierte Kapazitätsnutzung (mKoK) 2024/2025 veröffentlicht. Mit dem mKoK 2024/2025 wird eine optimale Nutzung der verfügbaren Fahrwegkapazität im Sinne des Art. 6 Abs. 1 lit. a) der Durchführungsverordnung (EU) 2016/545 dargestellt. Anträge auf Änderungen von Rahmenverträgen, 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 2024/2025 ist im Internet unter dem Link www.dbinfrago.com/mKoK veröffentlicht.

   Zur Unterstützung der Planung und Anmeldung von Rahmenverträgen bietet die DB InfraGO AG 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.

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 InfraGO AG vorliegen, prüft die DB InfraGO 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 im elektronischen Bestellsystem der DB InfraGO AG 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 InfraGO AG vor Abschluss eines Rahmenvertrags berücksichtigt werden.

   Anmeldungen von Rahmenverträgen mit Angaben zu Machbarkeitsstudien für außergewöhnliche Transporte (Bza), Einzelgrenzlastberechnungen und gesicherten Durchfahrten sind nicht zulässig. Diesbezügliche Angaben 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 SGV-Korridors, so informiert die DB InfraGO AG den Verwaltungsrat des betroffenen SGV-Korridors 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 4.4.3**.

4.4.3 Bearbeitung der Anmeldung von Rahmenverträgen

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

   Zusätzlich prüft und begründet die DB InfraGO 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 InfraGO 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 Durchführungsordnung (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 Sperrzeitentreppen
- 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 InfraGO AG zunächst 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG nicht heran.

Sofern eine Anmeldung auch nach einem Koordinierungsverfahren den Regelungen in den vorstehenden Aufzählungspunkten widerspricht, lehnt die DB InfraGO AG auf der Grundlage des Art. 6 Abs. 1 Durchführungsordnung (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 InfraGO AG 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 4.4.2 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 InfraGO 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 InfraGO AG das Streitbeilegungsverfahren 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 INB 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 INB durchgeführt wird, fordert die DB InfraGO AG die betroffenen ZB oder das einbezogene EVU auf, innerhalb von fünf Werktagen ein Entgelt anzubieten. Die Angebote sind der DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 4.4.2 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 InfraGO AG, dass kein Interesse auf Teilzuweisung besteht. Eine darüberhinausgehende Teilzuweisung erfolgt nicht.

4.4.4 Genehmigung von Rahmenverträgen

a) Die DB InfraGO AG unterrichtet im Anschluss die Regulierungsbehörde gemäß § 72 Satz 1 Nr. 4 ERegG über die beabsichtigte Ablehnung eines Rahmenvertragsabschlusses durch die DB InfraGO AG. Soweit die Regulierungsbehörde die beabsichtigte Ablehnung der DB InfraGO AG nicht beanstandet, teilt die DB InfraGO 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 InfraGO AG gemäß § 49a ERegG eine Genehmigung des abgeschlossenen Rahmenvertrages bei der Regulierungsbehörde. Im Falle einer Genehmigung oder Eintritt der Genehmigungsfiktion teilt die DB InfraGO AG dies dem ZB schriftlich oder elektronisch mit. Im Falle der Versagung der Genehmigung teilt die DB InfraGO AG dies dem betroffenen ZB ebenfalls unter Nennung der Gründe mit.

4.4.5 Angebot zum Abschluss eines Rahmenvertrags

Die DB InfraGO AG unterbreitet elektronisch dem ZB ein aufschiebend bedingtes Angebot auf Abschluss eines periodischen Rahmenvertrages. Der ZB nimmt das Angebot elektronisch an. Die Frist für die Annahme eines Angebotes auf Ab-schluss 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 InfraGO 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 InfraGO 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 hierdurch kein Konflikt zu einer konkurrierenden Trassenanmeldung auftritt, der ein Streitbeilegungsverfahren gemäß Ziffer 4.2.1.8 INB 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 InfraGO AG storniert, so dass die im Rahmenvertrag definierten Schienenwegekapazitäten 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 InfraGO 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 InfraGO 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 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 InfraGO 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 InfraGO AG auf folgender Internetseite:

   www.dbinfrago.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, 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) 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 InfraGO 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 InfraGO AG eine Kapazitätsanalyse nach § 58 ERegG für den als überlastet erklärten Schienenweg durch. Die DB InfraGO 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 InfraGO AG unter:

www.dbinfrago.com/stellungnahmeverfahren

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

4.6.2 Überlastungserklärungen und Nutzungsvorgaben

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

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

4.6.3 Detektion weiterer überlasteter Schienenwege

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

www.dbinfrago.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 InfraGO AG dem ZB die Möglichkeit einer unentgeltlichen Fahrlagenberatung.

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

www.dbinfrago.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 INB 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 InfraGO AG in Anspruch genommen werden müssen, z.B.:

- Begleitung des Transportes durch einen betrieblichen Begleiter der DB InfraGO 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 InfraGO AG beauftragen, die Durchführbarkeit eines aT innerhalb eines bestimmten zuvor geschlossenen Einzelnutzungsvertrags zu prüfen. Im Zuge der Prüfung ermittelt die DB InfraGO 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 InfraGO AG eingehen. Geht die Beauftragung kurzfristiger ein, besteht keine Leistungspflicht der DB InfraGO 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 InfraGO 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 vorangehendem 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 INB zur Verfügung gestellt:

www.dbinfrago.com/grenzlast

4.8 Anzuwendende Regeln nach der Trassenzuweisung

4.8.1 Regeln für die Trassenänderung durch den ZB

Zu den Regeln für Änderungen durch den ZB, 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 ZB

Zu den Regeln für Nichtnutzung, siehe Ziffer 5.6.3.

4.8.4 Regeln für Stornierung durch den ZB

Für die Nichtnutzung von Zugtrassen aufgrund einer Stornierung gilt das besondere Kündigungsrecht nach Ziffer 3.3.4.4.3. Wegen der Stornierung von Trassen gilt Ziffer 5.6.4 inkl. Unterziffern.

4.9 TTR für intelligentes Kapazitätsmanagement

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

https://rne.eu/capacity-management/ttr/ und https://www.forumtraineurope.eu/services/ttr/%20

4.10 Grundsätze der Kapazitätszuweisung für Güterverkehrskorridore

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

5 LEISTUNGEN UND ENTGELTE

5.1 Einleitung

Die DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG ermittelt. Nicht von der DB InfraGO AG betriebene Streckenabschnitte werden dabei umfahren. Liegen der Startpunkt oder/und der Zielpunkt der Trasse außerhalb des Netzes der DB InfraGO AG, so wird die jeweilige Betriebsstelle des Einbruchs- bzw. Ausbruchspunktes gewählt, welche zum kürzesten Laufweg im Netz der DB InfraGO 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.dbinfrago.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 InfraGO AG aus den durch die ZB zu übermittelnden Reisendenzahlen für die einzelnen Stationen ermittelt. Die Metropolbahnhöfe und deren Betriebsstellen sind im Sinne dieser INB der Anlage 5.1b der INB zu entnehmen. Diese im Rahmen dieser INB 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 InfraGO AG und ZB 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 InfraGO 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.

$$\text{Entgelt für Mindestzugangspaket}_i = \text{uKZ}_i + \text{VKA}_i +/- \text{wE}$$

Die Berechnung des Entgelts basiert grundsätzlich auf den vertraglich vereinbarten Trassenkilometern. 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 InfraGO 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 INB 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 INB 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 INB 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 InfraGO 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 ZB 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.

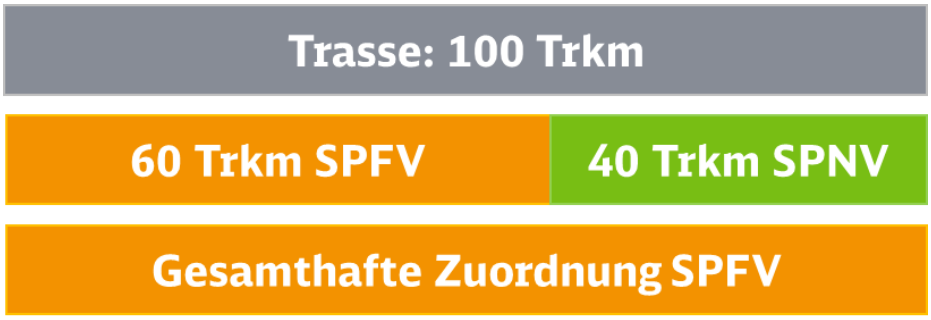
5.2.2.2.2 Schienenpersonenfernverkehrsdienste

Dem Schienenpersonenfernverkehr im Sinne dieser INB sind Zugtrassen zuzuordnen, die der Personenbeförderung dienen und kein Schienenpersonennahverkehr sind. Zusätzlich werden dem Schienenpersonenfernverkehr alle Trassen des Marktsegmentes Charter/Nostalgie (Ziffer 5.3.2.4) 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.

Schienengüterverkehr	Schienenpersonennahverkehr	Schienenpersonenfernverkehr
– Charakter des Verkehrs (Zuggewicht, Gefahrgut, Wagenzuglänge, Trassenlänge) – Flexibilität – Priorisierung	– Bundesland	– Relation – Verkehrszeit – Durchschnittsgeschwindigkeit – Priorisierung – Zeitliche Flexibilität – Anschlüsse/ Netzbildung – Frequenz
– Vorleistung	– Vorleistung	– Charakter des Verkehrs (z.B. Bedienkonzept, Historische Triebfahrzeugbaureihe, gemeinnütziger Vereinsstatus) – Vorleistung

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 InfraGO AG zu erbringenden Leistungen und damit der Kosten führt. Danach wird analysiert, in welchem Ausmaß die Veränderung der von der DB InfraGO AG zu erbringenden Leistungen eine Kostenänderung nach sich zieht.

Ein Zusammenhang zwischen Verkehrsvolumen und bei der DB InfraGO 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 Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten

Die Berechnung des Entgeltes für Fahrten außerhalb der Streckenöffnungszeiten erfolgt nach dem der DB InfraGO 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 InfraGO AG durch diese Fahrten entstehenden Aufwand, wobei je Mitarbeiter und angefangene 30 Minuten ein Betrag in Höhe von 30 Euro 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 Streckenöffnungszeit 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 InfraGO AG dies zu vertreten hat.

e) Ist eine Verlängerung der Streckenöffnungszeit 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.

5.2.6.2 Nachlass zur Weiterentwicklung von Punkt-zu-Punkt-Verkehren

Zur Weiterentwicklung von Schienenpersonenfernverkehren, die derzeit im Marktsegment Punktzu-Punkt verkehren, gewährt die DB InfraGO AG allen ZB 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 ZB spätestens mit Anmeldung der Zugtrasse einen Antrag im Rechnungsbahnhof bei der DB InfraGO AG für den Nachlass stellen.

Die Anmeldung zum Rechnungsbahnhof (das Login) erfolgt über das Infraportal. Näheres ist den Nutzungsbedingungen zum Infraportal (Anlage 3.4.3.1) zu entnehmen.

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.

Zu den INB 2027 werden keine Neuanmeldungen mehr angenommen. Bereits unter Geltung der INB 2026 angemeldete Trassen erhalten noch bis einschließlich der INB 2028 ihren Nachlass i.H.v. 20% im Fahrplanjahr 2025/2026, 15% im Fahrplanjahr 2026/2027 und 10% im Fahrplanjahr 2027/2028.

5.3 Mindestzugangspaket und Entgelte

Mindestzugangspaket DB InfraGO AG

Das Mindestzugangspaket der DB InfraGO 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 5.2.6.1,
- die Nutzung von Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom, sofern vorhanden,
- das Recht zur Nutzung der im Rahmen der Nutzung der Schienenwegkapazität den jeweiligen Trassen und Zughalten zugehörigen Personenbahnsteige,
- alle anderen Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.

Alle in den INB 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.

Zur mit dem Mindestzugangspaket abgegoltenen Nutzung der Personenbahnsteige gehören folgende Leistungen:

- Nutzung der Personenbahnsteige für das Erbringen eigener Eisenbahnverkehrsleistungen des ZB nach Maßgabe dieser Nutzungsbedingungen
- Dem ZB wird das Halten von Zügen an den Personenbahnsteigen zum Aus- und/oder Einsteigen von Personen und zum Mitführen von leicht tragbaren Gegenständen (Handgepäck) und lebenden Tieren sowie anderen Gegenständen (Traglasten), die nach den jeweils geltenden Tarifen der EVU in Personenwagen von Reisenden mitgenommen oder in Gepäckwagen untergebracht werden dürfen, gestattet. Ein Nutzungsanspruch besteht erst ab dem ersten vertraglich vorgesehenen Verkehrstag. Eine

Nutzungsmöglichkeit besteht grundsätzlich zwischen dem ersten und letzten haltenden Zug je Netzfahrplan am jeweiligen Verkehrstag. Eine Nutzungsmöglichkeit darüber hinaus besteht nach Anmeldungen im Gelegenheitsverkehr. Die DB InfraGO AG ist berechtigt, bezüglich der Nutzung von Personenbahnsteigen im Rahmen der Durchführung der Probefahrten den Abschluss einer gesonderten Vereinbarung zu verlangen.

- Nutzung durch Kunden und Mitarbeiter des ZB: Die Kunden und Mitarbeiter des ZB haben die Möglichkeit,
  - sich auf dem öffentlich zugänglichen Personenbahnsteig aufzuhalten, um einen Zug zu besteigen, zu verlassen und alle damit im Zusammenhang stehenden, dem Eisenbahnbetrieb dienenden Verrichtungen vorzunehmen,
  - alle der Öffentlichkeit zur Verfügung stehenden Einrichtungen zu betreten.
- Nutzung durch Dritte, derer sich der ZB bei der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen bedient: Dritte dürfen sich im Rahmen der Durchführung ihrer Leistung für den ZB auf dem Personenbahnsteig aufhalten. Darüber hinausgehende Nutzungen sind gesondert zu vereinbaren.

Die DB InfraGO AG informiert die ZB im Internet unter www.dbinfrago.com/ausstattung-personenbahnhoefe über die spezifischen Leistungen und Ausstattungsmerkmale der jeweiligen Personenbahnsteige (u.a. Bahnsteighöhen, Nettobaulänge von Bahnsteigen) sowie unter www.dbinfrago.com/barrierefreiheit-personenbahnhoefe über die Zugangsregelungen für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität. Soweit zu den Personenbahnsteigen Aufzüge und Fahrtreppen führen, wird eine ständige Verfügbarkeit der Aufzüge und Fahrtreppen nicht zugesichert. Die Applikation (App) „Bahnhof Live“ enthält aktuelle Informationen über die Verfügbarkeit von Aufzügen unter www.bahnhof.de/bahnhof-de/ueberuns/db_bahnhof_live.html.

Zu Personenbahnsteigen im Sinne dieser Nutzungsbedingungen gehören Bahnsteige mit und ohne Baukörper, dessen Beleuchtung und das auf dem Bahnsteig vorhandene taktile Leitsystem sowie die Zuwegung zum Bahnsteig. Die Zuwegungen dienen dem Reisenden für den Zugang zum Personenbahnsteig. Hierzu gehören die vorhandenen befestigten Wege und Rampen, die vorhandenen Treppen, Fahrtreppen und Personenaufzüge, die den direkten Zugang auf den Bahnsteig ermöglichen. Ferner gehören zur Zuwegung die hierfür vorhandene Beleuchtung und die vorhandenen taktilen Leitsysteme für mobilitätseingeschränkte Reisende.

Informationen über die von den Signalstandorten abhängige betrieblich nutzbare Länge der Personenbahnsteige (Bahnsteig-Nutzlänge) in Stationen sind dem Infrastrukturregister (ISR) der DB InfraGO AG zu entnehmen.

Die DB InfraGO AG behält sich künftige Änderungen an den Personenbahnsteigen und eine entsprechende Anpassung der unter www.dbinfrago.com/ausstattung-personenbahnhoefe genannten Infrastrukturbeschreibung vor.

Die DB InfraGO AG informiert die ZB unverzüglich über kurzfristig durchzuführende Bauarbeiten an den Personenbahnsteigen und sich daraus ergebende Einschränkungen oder Änderungen.

Die Abfertigung des Zuges liegt in der Verantwortung des EVU.

Nicht Bestandteil des Mindestzugangspakets ist die Nutzung der Personenbahnhöfe nach Ziffer 7.3.2.2.1.

Mindestzugangspaket RNI

Das Mindestzugangspaket der RNI umfasst die zuvor beim Mindestzugangspaket der DB InfraGO AG aufgeführten Leistungen im Rahmen der Nutzung der Infrastruktur der RNI. Nicht Bestandteil des Mindestzugangspakets ist die Nutzung der Personenbahnhöfe nach Ziffer 7.3.2.2.2.

Zu der Nutzung der Personenbahnsteige gehören folgende Leistungen, die mit dem Entgelt für das Mindestzugangspaket abgegolten sind:

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.

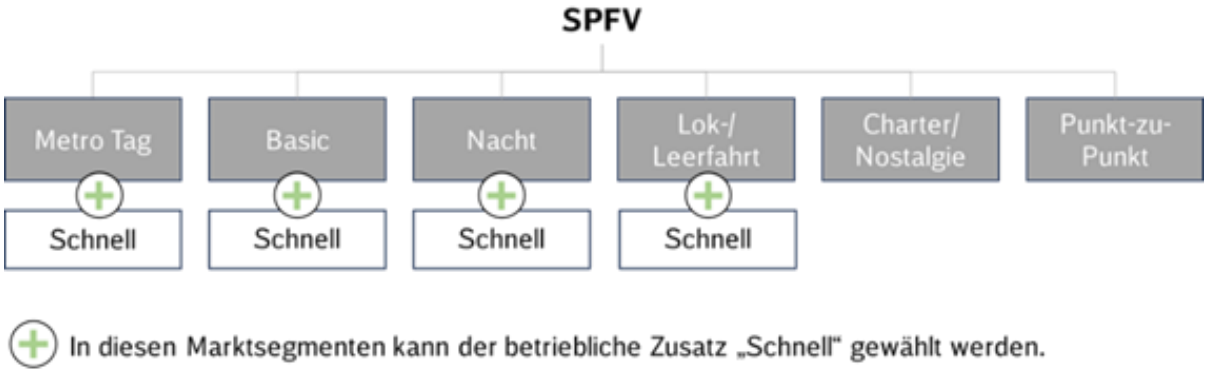
Entgelt für das Mindestzugangspaket DB InfraGO AG

Die Entgelte sind in der **Anlage 5.3** aufgeführt.

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



Im SPFV stehen die Marktsegmente „Metro Tag", „Basic", „Nacht", „Lok-/Leerfahrt", „Charter/Nostalgie" und „Punkt-zu-Punkt" zur Verfügung. Diese Marktsegmente mit Ausnahme von „Charter/Nostalgie" und „Punkt-zu-Punkt" können durch Hinzufügung der Komponente „Schnell" als entsprechende Marktsegmente bestellt werden.

Ein Wechsel zwischen den einzelnen Marktsegmenten auf einer Trasse ist mit Ausnahme der besonderen Regelung für Marktsegmente mit der Komponente „Schnell" gemäß Ziffer 5.3.2.7 zulässig.

Die Marktsegmente für den Schienenpersonenfernverkehr sind wie folgt definiert:

5.3.2.1 Metro Tag

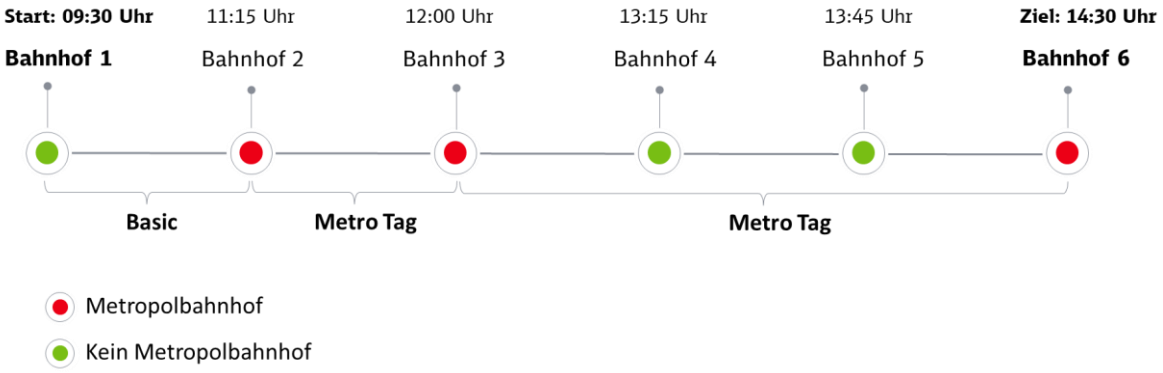
Das Marktsegment Metro Tag umfasst alle Trassennutzungen der Schienenpersonenfernverkehre, die

- 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 Fahrtzeitanteil 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:

- *Halteabschnitt zwischen zwei Personenverkehrshalten: 300 Trkm*
- *Fahrzeit insgesamt: 180min*
- *120 Minuten Fahrzeit zwischen 6:00 Uhr und 20:00 Uhr (Sollfahrplan)*

Rechnung:

$$\textit{Trassenabschnitt}_{\textit{im Zeitraum}} = \frac{\textit{120 Minuten}}{\textit{180 Minuten}} * \textit{300 Trkm} = \textit{200 Trkm}$$

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.

$$\text{Entgelt}_{\text{Metro Tag Mittel}} = \text{Entgelt}_{\text{Metro Tag Min}} + (\text{V-100}) \times \frac{Engelt_{Metro\ Tag\ Max} - Entgelt_{Metro\ Tag\ Min}}{60}$$

Das sich aus der Formel ergebenden Entgelt wird auf ganze Cent kaufmännisch gerundet.

5.3.2.2 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,

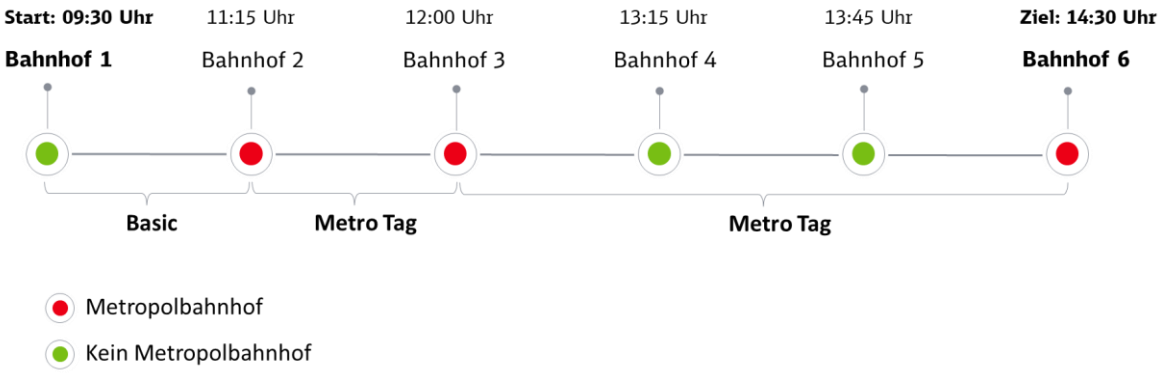
es sei denn, es handelt sich um die Marktsegmente Charter/Nostalgie, Punkt-zu-Punkt oder Lok-/Leerfahrt.

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 Fahrtzeitanteil 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: $Trassenabschnitt_{im\ Zeitraum} = \frac{120\ Minuten}{180\ Minuten} * 300\ Trkm = 200\ Trkm$

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 Fahrtzeitanteil 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:

$$Trassenabschnitt_{im\ Zeitraum} = \frac{Fahrzeit_{im\ Zeitraum}}{Fahrzeit_{Halteabschnitt\ gesamt}} * Streckenlänge_{Halteabschnitt\ gesamt}$$

- Samstag und Sonntag sowie an bundeseinheitlichen Feiertagen von 6:00 Uhr bis 09:00 Uhr:

$$Trassenabschnitt_{im\ Zeitraum} = \frac{Fahrzeit_{im\ Zeitraum}}{Fahrzeit_{Halteabschnitt\ gesamt}} * Streckenlänge_{Halteabschnitt\ gesamt}$$

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: $Trassenabschnitt_{im\ Zeitraum} = \frac{120\ Minuten}{180\ Minuten} * 300\ Trkm = 200\ Trkm$

Ergebnis: *Dem Marktsegment Basic sind danach 200 Trkm zuzuordnen.*

5.3.2.3 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 Fahrtzeitanteil berechnet sich aus dem Verhältnis zwischen Fahrzeit im Zeitraum und der Fahrzeit im Halteabschnitt gesamt.

Es gilt folgende Formel für den Zeitraum von:

- täglich von 23:00 Uhr bis 06:00 Uhr:

$$\frac{\text{Fahrzeit}_{\text{im Zeitraum}}}{\text{Fahrzeit}_{\text{Halteabschnitt gesamt}}} * Streckenlänge_{Halteabschnitt\ gesamt}$$

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 InfraGO 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.dbinfrago.com/nachtzug entnommen werden. Die DB InfraGO AG behält sich vor, die Einhaltung der o.g. Kriterien anhand von Stichproben zu überprüfen.

Kriterium zeitliche Flexibilität

Mit der Bestellung eines Zuges im Marktsegment Nacht 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, d. h. insgesamt ein Konstruktionsspielraum von 60 Minuten gewährt. Aufgrund des abweichenden Konstruktionsspielraums zu den übrigen Verkehren des SPFV ist eine Marktsegmentänderung von den übrigen Marktsegmenten des SPFV nicht zulässig.

Sofern der Zug nur teilweise innerhalb der Nachtperiode von 23:00 Uhr bis 6:00 Uhr verkehrt oder den Zeitraum von 23:00 Uhr bis 6:00 Uhr einschließlich etwaiger außerdeutscher Zuglaufanteile vollständig durchfährt und keine Liege- oder Schlafwagen mitführt, gilt eine zeitliche Flexibilität des Konstruktionsspielraums im Sinne der Ziffer 4.2.1.6 von +/- 3 Minuten in Bezug auf den Abfahrts- und Ankunftszeitpunkt.

5.3.2.4 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 Lokführererholungshalt (LE) oder Personalwechsel (PW). Es handelt sich nicht um einen Charterverkehr, wenn die Relation mehr als 30 Mal in der Netzfahrplanperiode durch den ZB 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 ZB anerkannt hat. Der Bescheid des Finanzamtes ist der DB InfraGO 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.

5.3.2.5 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 Fahrtzeitanteil 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 4.4.3. Aufgrund des abweichenden Konstruktionsspielraums zu den übrigen Verkehren des SPFV ist eine Marktsegmentänderung von den übrigen Marktsegmenten des SPFV nicht zulässig.

5.3.2.6 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.

5.3.2.7 Marktsegmente mit der Komponente „Schnell“

ZB entscheiden selbst, ob eine Trasse einem der beschriebenen Marktsegmente mit der Komponente „Schnell“ zugeordnet wird. Dies ist möglich für die Marktsegmente „Metro Tag“, „Basic“ sowie „Nacht“ und ist bei der Trassenanmeldung zu kennzeichnen. Jedoch kann eine Zuordnung nur für die gesamte Trasse erfolgen. Soweit die „Lok-/Leerfahrt“ Teil einer Trassennutzung in den Marktsegmenten „Metro Tag Schnell“, „Basic Schnell“ oder „Nacht Schnell“ ist, ist sie ebenfalls dem Marktsegment „Lok-/Leerfahrt Schnell“ zuzuordnen. Die Zuordnung ist nur für eine Zugfahrt möglich, nicht aber für Rangierfahrten vor, nach oder während einer Zugfahrt.

In den Marktsegmenten mit der Komponente „Schnell“ wird Zügen des Schienenpersonenfernverkehrs gemäß Richtlinie 420.0201 (vgl. Anlage 3.2.1.2.3) grundsätzlich Vorrang in der betrieblichen Durchführung vor allen anderen Zügen gewährt mit Ausnahme von dringlichen Hilfszügen und anderen Zügen des Schienenpersonenfernverkehrs mit der Komponente „Schnell“.

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 sechszehn Marktsegmente gebildet. Dabei entspricht jedes Marktsegment räumlich einem Bundesland.

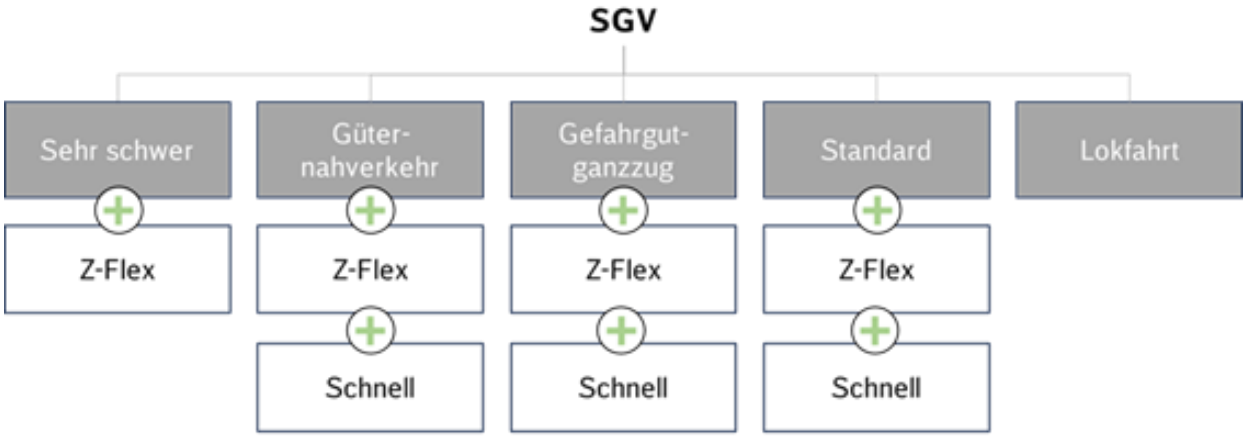
Bei der Trassenanmeldung ist als Pflichtangabe zu kennzeichnen, wenn es sich bei dem bestellten Schienenpersonennahverkehr um einen öffentlichen Personenverkehrsdienst handelt, der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegt.

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 Marktsegmenten kann der fahrplanerische Zusatz „Z-Flex" sowie mit Ausnahme des Marktsegments „Sehr schwer" der betriebliche Zusatz „Schnell" gewählt werden.

Im SGV stehen die Marktsegmente „Sehr schwer", „Güternahverkehr", „Gefahrgutganzzug", „Standard" und „Lokfahrt" zur Verfügung. Diese Marktsegmente mit Ausnahme von „Lokfahrt" können durch Hinzufügung der Komponente „Z-Flex" als entsprechende Marktsegmente bestellt werden. Die eingangs genannten Marktsegmente mit Ausnahme von „Lokfahrt" und „Sehr schwer" können durch Hinzufügung der Komponente „Schnell" als entsprechende Marktsegmente bestellt werden. Des Weiteren ist eine Kombination der beiden Komponenten in allen Marktsegmenten außer „Lokfahrt" und „Sehr schwer" zu entsprechenden Marktsegmenten möglich.

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 ZB 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 InfraGO 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.

Weiteres Marktsegment für den sehr schweren Zug

- *„zeitliche Flexibilität"* (**Sehr schwer Z-Flex**)

Hinweise zu diesem Marktsegmenten und zum Anmeldeprozedere siehe Ziffer 5.3.4.7.

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 ZB 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 InfraGO 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*
- *„hohe Priorität“* ***(Güternahverkehr Schnell)***
- *„zeitliche Flexibilität“ und „hohe Priorität“* ***(Güternahverkehr Z-Flex Schnell)***

Hinweise zu diesen Marktsegmenten und zum Anmeldeprozedere siehe Ziffer 5.3.4.6 bzw. Ziffer 5.3.4.7.

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 ZB 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 InfraGO 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
- „hohe Priorität“ (***Gefahrgutganzzug* Schnell**)
- „zeitliche Flexibilität“ und „hohe Priorität“ (***Gefahrgutganzzug* Z-Flex Schnell**)

Hinweise zu diesen Marktsegmenten und zum Anmeldeprozedere siehe Ziffer 5.3.4.6 bzw. Ziffer 5.3.4.7.

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 ZB 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 5.3.2.6, es sei denn, der ZB hat dies nicht verschuldet und weist dies der DB InfraGO 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*
- *„hohe Priorität“* ***(Standard Schnell)***
- *„zeitliche Flexibilität“ und „hohe Priorität“* ***(Standard Z-Flex Schnell)***

Hinweise zu diesen Marktsegmenten und zum Anmeldeprozedere siehe Ziffer 5.3.4.6 bzw. Ziffer 5.3.4.7.

5.3.4.6 Marktsegmente mit der Komponente „Schnell“

ZB entscheiden selbst, ob eine Trasse einem der beschriebenen Marktsegmente mit der Komponente „Schnell“ zugeordnet wird. Dies ist möglich für die Marktsegmente „Güternahverkehr“, „Gefahrgutganzzug“ sowie „Standard“ und ist bei der Trassenanmeldung zu kennzeichnen. Jedoch kann eine Zuordnung nur für die gesamte Trasse erfolgen. Die Zuordnung ist nur für eine Zugfahrt möglich, nicht aber für Rangierfahrten vor, nach oder während einer Zugfahrt.

In den Marktsegmenten mit der Komponente „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 der Komponente „Schnell“.

Diese Marktsegmente stehen im Netzfahrplan sowie im Gelegenheitsverkehr zur Verfügung.

5.3.4.7 Marktsegmente mit dem Komponente „Z-Flex“

ZB entscheiden selbst, ob eine Trasse einem der beschriebenen Marktsegmente mit der Komponente „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 der Komponente „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 der Komponente „Z-Flex“ können nicht unter Bezugnahme auf eine Rahmvertragskapazität angemeldet werden. Erfolgt abweichend eine Anmeldung unter Bezugnahme auf eine Rahmenvertragskapazität, fordert die DB InfraGO AG den ZB zur Plausibilisierung gem. Ziffer 4.2.1.1 auf.

Die Marktsegmente mit der Komponente „Z-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 InfraGO 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 InfraGO 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 ergeben sich aus der Differenz von (Gesamt-)Entgelt und uKZ in **Anlage 5.3**.

5.4 Zusatzleistungen und Entgelte

Zu den Zusatzleistungen der DB InfraGO AG und der RNI gehören die im folgenden dargestellten Leistungen. Leistungen, die die DB InfraGO AG in Personenbahnhöfen erbringt, sind in Ziffer 7.3.2.2.1 geregelt.

5.4.1 Abstellen auf Schienenwegen

Das Abstellen auf Schienenwegen für mehr als 60 Minuten ist eine entgeltpflichtige Zusatzleistung der DB InfraGO AG. Der Entgeltanspruch der DB InfraGO AG bzw. der RNI entsteht mit dem Kundenwunsch auf Abstellen für mehr als 60 Minuten.

Diese Abstellungen sind bei der DB InfraGO AG entweder als kundenbestellter Halt über das Trassenanmeldesystem der DB InfraGO AG oder Click&Ride mitzubestellen oder über das

Anlagenportal Netz (APN) anzufragen. Abstellungen, die nicht aufgrund eines Kundenwunsches zustande kommen, sind nicht entgeltpflichtig. Das Abstellen ist nur möglich, sofern kein anderer Trassennutzungsanspruch entgegensteht.

Für das Abstellen auf Schienenwegen über 60 Minuten hinaus erhebt die DB InfraGO AG bzw. die RNI 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 InfraGO AG (vgl. Ziffer 7.3.1.4.1), mindestens aber 50 EUR pro ununterbrochenem Nutzungszeitraum.

Unangemeldete Abstellungen auf Schienenwegen werden gemäß Ziffer 7.3.1.4.7 abgerechnet.

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 InfraGO AG bzw. der RNI, wenn bei Lü-Transporten, einschließlich der Einschränkungswerte der Tafeln 2_1 und 2_3 (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 2_1 und 2_3 (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 96,00 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 InfraGO AG bzw. die RNI. Nach einer Befahrbarkeitsprüfung stellt die DB InfraGO 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 96,00 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 InfraGO AG bzw. der RNI.

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 InfraGO AG	Stufe 1: Bewertung nach Zugsignatur; Stufe 2: Durchführung Parameterstudie für einfache statisches System	Basispreis: **10.350,00 EUR** + aufwandsbezogenes Entgelt in Höhe von **175,00 EUR je angefangene 60 Minuten**
Stufe 3	Prüfung **Strecken- und Bauwerksbezogen**	Bewertung mit dynamischen Parametern (normativ)	Durchführung der dynamischen Berechnungen für erweitere einfache statische Systeme Durchführung der dynamischen Bewertung für Bauwerke mit komplexen statischen Systemen	Basispreis: **8.170,00 EUR** + aufwandsbezogenes Entgelt in Höhe von **175,00 EUR je angefangene 60 Minuten** + ggf. zusätzliches Entgelt für Dienstleistungen Dritter
Stufe 4	Prüfung **Strecken- und Bauwerksbezogen**	In-Situ Messung und Bewertung mit dynamischen Bauwerksparameter (gemessen)	Erstellung des Messkonzeptes; Durchführung von In-situ Messungen mittels Fahrzeugen, jedoch keinen Probanten; Durchführung der Berechnungen mit Ergebnissen aus Brückenmessungen	Aufwandsbezogenes Entgelt in Höhe von **175,00 EUR je angefangene 60 Minuten** + ggf. zusätzliches Entgelt für Dienstleistungen Dritter
Stufe 5	Prüfung **Strecken- und Bauwerksbezogen**	In-Situ Messung mit Probant; Aus- und Bewerten der Messergebnisse aus "Überfahrt Probant"	Messung mit Probant; Erstellen Messprogramm für In-situ-Messung. Auswerten der Messergebnisse.	Aufwandsbezogenes Entgelt in Höhe von **175,00 EUR je angefangene 60 Minuten** + ggf. zusätzliches Entgelt für Dienstleistungen Dritter

5.4.5 Zusatzausstattung an Schienenwegen

Zusatzausstattungen der DB InfraGO AG sind entgeltpflichtige Zusatzleistungen der DB InfraGO AG bzw. der RNI.

Die Zusatzausstattungen, sofern an Schienenwegen vorhanden, sind in der Ziffer 7.3.1.2.5 beschrieben.

5.4.6 Fahrstromversorgung

Die Versorgung des ZB oder einbezogenen EVU mit Fahrstrom ist keine Leistung der DB InfraGO AG bzw. der RNI. 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 InfraGO AG bzw. der RNI gem. Ziffer 3.4.3.1 ist eine entgeltpflichtige Zusatzleistung der DB InfraGO AG.

Durch die Mitfahrt eines Betrieblichen Begleiters aT stellt die DB InfraGO AG bzw. die RNI 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.

$$Entgelt = Euro\ je\ Stunde * Anzahl\ der\ angefangenen\ Stunden$$

Das Entgelt beträgt 96,00 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 InfraGO AG bzw. die RNI unter gleichzeitiger Anpassung der betroffenen MaT; eine Erfolgszusage 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 InfraGO AG bzw. die RNI 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 InfraGO AG bzw. der RNI 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 InfraGO 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 Annahme erklären.
- Die DB InfraGO AG bzw. die RNI 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 InfraGO AG bzw. der RNI 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 InfraGO AG bzw. der RNI, damit die gebundene Schienenwegkapazität wieder freigegeben wer-den 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 InfraGO AG bzw. der RNI 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 InfraGO AG bzw. die RNI 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 InfraGO AG bzw. die RNI 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 InfraGO AG bzw. der RNI 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 Fahrplanzeiten 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 InfraGO AG bzw. die RNI 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 96,00 Euro je angefangener 60 Minuten.

Die im Rahmen der Betriebsprogrammstudie von der DB InfraGO AG bzw. der RNI 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 InfraGO AG bzw. die RNI bietet folgende Nebenleistungen gegen Entgelt nach Maßgabe gesondert abzuschließender Verträge an:

5.5.1 Anbindung EVU-Leitstellen (GSM-R)

Die DB InfraGO AG bzw. die RNI bietet ZB oder einbezogenen EVU, die mit der DB InfraGO AG bzw. der RNI 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
- Datenupdate 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 96,00 Euro je angefangene 60 Minuten.
- Anpassungsarbeiten in Folge Änderungen beim Nutzer 96,00 Euro je angefangene 60 Minuten. Für weitere zusätzliche Leistungen erfolgt die Verrechnung nach Aufwand auf Basis des Stundensatzes von 96,00 Euro je angefangene 60 Minuten.

5.5.2 Betriebsprogrammstudie

Die DB InfraGO AG bzw. die RNI 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 96,00 Euro je angefangener 60 Minuten.

5.5.3 Dispositionsarbeitsplätze in Betriebszentralen

Die DB InfraGO AG bietet ZB oder einbezogenen EVU im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten die Nutzung von Dispositionsarbeitsplätzen an.

Die mit der Zurverfügungstellung der Dispositionsarbeitsplätze verbundenen Leistungen sind in der Produktbeschreibung „Dispositionsarbeitsplätze“ konkret beschrieben und werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbinfrago.com/dispositionsarbeitsplaetze

Zusätzlich zum Arbeitsplatz ist das Produkt LeiDis-NK Premiumversion als entgeltpflichtige Nebenleistung gegen gesonderte Verrechnung zu bestellen.

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.

Die **Grundpreise** für einen Arbeitsplatz betragen in:

Betriebszentrale Berlin	1.869,43 Euro je Monat

Betriebszentrale Duisburg	1.561,20 Euro je Monat
Betriebszentrale / Netzleitzentrale Frankfurt am Main	1.624,77 Euro je Monat
Betriebszentrale Hannover	1.927,45 Euro je Monat
Betriebszentrale Karlsruhe	1.380,93 Euro je Monat
Betriebszentrale Leipzig	1.286,84 Euro je Monat
Betriebszentrale München	1.681,95 Euro je Monat

Leistungen mit gesonderter Verrechnung [LeiDis-NK Premium]

Zusätzlich zum Arbeitsplatz ist das Produkt LeiDis-NK Premiumversion zum Preis gemäß Ziffer 5.5.8 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 InfraGO AG bzw. die RNI 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.

$$Entgelt = Euro\ je\ Stunde * Anzahl\ der\ angefangenen\ Bearbeitungsstunden$$

Das Entgelt beträgt 96,00 Euro je angefangener 60 Minuten.

5.5.5 Gedruckte Buchfahrpläne

Die DB InfraGO AG bzw. die RNI 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 InfraGO AG bzw. der RNI abrufbar.

Die elektronische Ausgabe der La-Hefte ist entgeltfrei.

5.5.6 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 InfraGO AG bzw. der RNI 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).

5.5.7 Key Management Center (KMC)

Die DB InfraGO 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 InfraGO AG, die mit dem Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System) Level 2 ausgerüstet sind, werden kryptografische Schlüssel (KMAC) für den Datenaustausch zwischen ETCS-Zentralen (RBC) und ETCS-Fahrzeuggeräten (OBU) benötigt. Diese KMAC werden von der DB InfraGO AG kostenfrei bereitgestellt und müssen von den ZB bzw. den einbezogenen EVU in einem Home-KMC verwaltet werden.

Die DB InfraGO AG stellt bei entsprechender Beauftragung eine 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 Nutzung der ETCS Key Managementleistung (Home-KMC) wird kostenpflichtig zur Verfügung gestellt und wie folgt abgerechnet:

25,00 Euro je Monat und ETCS-Fahrzeuggerät.

5.5.8 Leitsystem zur Netzdisposition Kunde

Die DB InfraGO AG bzw. die RNI 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 InfraGO AG bzw. der RNI 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 entgeltpflichtig zu erwerben.

Die DB InfraGO AG bzw. die RNI 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 InfraGO AG angemeldet haben, oder einbezogene EVU, die operativ tätig sind,

unentgeltlich zur Verfügung. Zusätzliche Nutzeraccounts werden kostenpflichtig zur Verfügung gestellt. Und werden wie folgt abgerechnet:

973,00 Euro je Monat und Session

- LeiDis-NK-Premiumversion

  Für die Verwendung der LeiDis-NK Premiumversion wird eine Lizenz des Softwareinhabers für jede BZ-Anbindung benötigt. Diese wird von der DB InfraGO AG beim Lizenzinhaber erworben. Die DB InfraGO AG sorgt für den Erwerb und die Aufrechterhaltung der Lizenz während der gesamten Vertragslaufzeit. Dafür erhebt die DB InfraGO AG ein einmaliges Entgelt, welches den jeweils aktuellen Lizenzkosten des Lizenzinhabers entspricht. Der Lizenzpreis wird in einem Rahmenvertrag mit dem Lizenzinhaber vereinbart und in der Produktbeschreibung veröffentlicht. Sollen einem bestehenden LeiDis-NK Premiumzugang weitere BZ-Anbindungen zugeordnet werden, so ist je Anbindung eine weitere Lizenz zu erwerben.

  Die Nutzung der LeiDis-NK-Premiumversion wird kostenpflichtig zur Verfügung gestellt und wie folgt abgerechnet:

  1.400,00 Euro je Monat und Account

- Fakultative Leistungen

  Folgende zusätzliche Leistungen können mit den nachfolgenden Entgelten vereinbart werden

  Besondere Datenpflege

  96,00 Euro je angefangener 60 Minuten

  Mentorenschulung

  96,00 Euro je angefangener 60 Minuten

5.5.9 DB LiveMaps

Die DB InfraGO AG bzw. die RNI bietet den ZB oder einbezogenen EVU das Informationssystem DB LiveMaps an. DB LiveMaps ist eine Anwendung zur echtzeitnahen, kartenbasierten Darstellung des deutschen Schienenverkehrs inklusive der Zug-, Baustellen- und Störungsanzeigen. 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, Webbrowser, stationäre Großbildschirme).

Die Abrechnung dieser echtzeitbasierten Zuglaufinformationsanwendung erfolgt zu festgesetzten Sätzen.

Der Jahrespreis beträgt 79,00 EUR je Jahr.

Der Zugang zu DB LiveMaps erfolgt über das Infraportal. Die Nutzungsbedingungen für das Infraportal sind als Anlage 3.4.3.1 Bestandteil dieser INB.

5.5.10 Lizenz zur Datenabnahme

Die DB InfraGO AG bzw. die RNI 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.

5.5.11 Statistiken

Die DB InfraGO AG bzw. die RNI stellen den ZB statistische Daten zur Verfügung.

Über eine Schnittstelle werden die bei der DB InfraGO AG bzw. der RNI vorliegenden Zuglaufinformationen nachträglich aufbereitet und den ZB in Form eines Statistikdatensatzes bereitgestellt.

Detaillierte Informationen sowie die Produktbeschreibung „Statistiken“ finden Sie online unter www.dbinfrago.com/statistiken.

Daten, die über das kostenfreie Mindestzugangspaket hinausgehen, werden mit 0,05 Euro netto pro Zug und Verkehrstag berechnet.
Es wird ein Mindestentgelt in Höhe von 100 Euro in Rechnung gestellt.

Den direkten Zugang zum Bestelltool DB Xtra finden Sie ebenfalls über die oben genannte Website oder direkt unter: https://dbxtra.dbinfrago.com.

Über DB Xtra können ZB eine Anbindung an die Statistik-Schnittstelle vornehmen. Die entsprechende Schnittstellenbeschreibung steht in DB Xtra zur Verfügung.

In DB Xtra können zudem individuelle Beratungsleistungen beauftragt werden. Die Beratungsleistungen werden nach Aufwand abgerechnet - das Entgelt beträgt 96,00 Euro je angefangene 60 Minuten.

Die Anmeldung zu DB Xtra erfolgt über das Infraportal. Näheres ist den Nutzungsbedingungen zum Infraportal (Anlage 3.4.3.1) zu entnehmen.

5.5.12 Trassengrafik

Die DB InfraGO AG bzw. die RNI 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.dbinfrago.com/nebenleistungen

Diese sind nicht Bestandteil der INB.

Weitere Informationen sind bei den Regionen erhältlich:

www.dbinfrago.com/kontakte

Die Abrechnung dieser Informationsleistung erfolgt je Seitenanzahl.

Das Entgelt beträgt 5,00 Euro je Seite.

5.5.13 Kamera-Brücken zur Erzeugung von Bildmaterial und weiteren Daten

Die DB InfraGO AG bietet ZB 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 ZB Nutzern, die mit der DB InfraGO 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 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 InfraGO 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 lichtimissionstechnisch nicht zulässig ist, wie z.B. auf Streckengleisen, ist der Betrieb mit Infrarot-Kameras und somit die Erzeugung von schwarzweiß 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 InfraGO AG. Die DB InfraGO AG wird die Errichtung einer Kamerabrücke jedoch nur dann ablehnen, wenn die Errichtung an dem vom ZB gewünschten Standort technisch, betrieblich oder rechtlich nicht möglich ist. Die DB InfraGO AG wird eine Ablehnung schriftlich begründen. Vor einer Entscheidung über die Durchführung der Maßnahme informiert die DB InfraGO AG die ZB im Internet unter:

https://www.dbinfrago.com/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 InfraGO AG anzuzeigen. Die DB InfraGO AG wird in diesem Fall durch Verhandlungen mit den ZB auf eine einvernehmliche Lösung hinwirken.

5.5.14 Angebotsberatung

Die DB InfraGO AG bzw. die RNI 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 ZB 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 InfraGO AG bzw. der RNI 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 96,00 Euro je angefangener 60 Minuten.

5.5.15 ISR Data Service

Die DB InfraGO AG bzw. die RNI bietet ZB einen ISR Data Service an.

Über das Aufrufen einer URL können die Daten aus dem Infrastrukturregister (ISR) zum gesamten Streckennetz der DB InfraGO (Bahnsteigen, Betriebsstellen, Streckenabschnitten und Tunnel) in Form einer json-Datei Formates heruntergeladen werden. Dabei handelt es sich um die aktuellen Stände der verfügbaren Fahrplanjahre. Sie erhalten die Daten des ISR zu den o. a. Objekten stets aktualisiert. Sie haben außerdem die Möglichkeit Filter zu setzen, bspw. nach einzelnen Betriebsstellen.

Produktinformationen werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbinfrago.com/infrastrukturdaten

Diese sind nicht Bestandteil der INB. Die Abrechnung dieses ISR Data Services erfolgt zu einem festgesetzten Satz. Der Jahrespreis beträgt 1.846,00 EUR je Jahr.

Die Bereitstellung des Datenservices erfolgt über den DB API Marketplace.

5.5.16 Bereitstellung von zuglaufbezogenen Prognosedaten (RIS-API)

Die RIS-API bietet über standardisierte Schnittstellen einen Zugriff auf Daten und Services im Zusammenhang mit Reisendeninformation und Reisebegleitung für den Schienenpersonenverkehr. Es sind verschiedene Bausteine verfügbar, die aufgrund ihres einheitlichen Datenmodells miteinander kombiniert werden können. Jeder Baustein steht für einen einzelnen Service, der Geschäftsfunktionen im Rahmen der Reisendeninformation zur Verfügung stellt.

Details zu den einzelnen Bausteinen finden Sie unter folgendem Link unter der Kategorie „RIS-API“:

https://developers.deutschebahn.com/db-api-marketplace/apis/product

Dort findet sich eine detaillierte Produktbeschreibung, sowie eine Preisübersicht.

Die Bereitstellungsleistung der DB InfraGO wird gemäß nachfolgender Liste vereinbart:

Paket	Anfragen / Sekunde	Anfragen / Tag	Preis / Jahr
XS	100	5.000	3.600 €
S	100	25.000	10.800 €
M	100	100.000	25.200 €
L	100	250.000	45.000 €
XL	100	500.000	80.400 €
XXL	Die maximalen Anfragezahlen (Obergrenze: 15.000.000 / Tag) werden im jeweiligen Einzelfall individuell mit dem Vertragspartner ausgehandelt.		

Der Vertragspartner darf insgesamt nicht mehr Anfragen an die RIS-API zum Abruf von zuglaufbezogenen Informationen stellen, als vereinbart wurden.

DB Xtra wird im Internet zur Verfügung gestellt: https://dbxtra.dbinfrago.com. Die Anmeldung zu DB Xtra erfolgt über das Infraportal. Näheres ist den Nutzungsbedingungen zum Infraportal (Anlage 3.4.3.1) zu entnehmen.

5.6 Maluszahlungen und Anreize

Alle in den INB angegebenen Entgelte sind Netto Entgelte und werden gegenüber ZB zuzüglich der jeweilig gültigen gesetzlichen Mehrwertsteuer abgerechnet.

5.6.1 Maluszahlungen für Trassenänderung (durch den ZB)

Trassenänderungen durch den ZB sind nach Vertragsschluss 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 Einschränkungen, die aus der Sphäre des Infrastrukturbetreibers stammen, erfolgt abweichend von den folgenden Regelungen keine Bepreisung der dadurch verursachten Änderung.

Änderungen sind nur zulässig, wenn die Sachverhalte in dieser Ziffer beschrieben werden.

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. Laufwegseinkürzung bei gleichem Start- und Zielpunkt.

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 multipliziert mit den von der Änderung betroffenen Trassenkilometern multipliziert mit der Anzahl der geänderten Verkehrstage.

*Änderungsentgelt je Verkehrstag = Fahrplankosten * betroffene Trkm*

Das Änderungsentgelt beträgt maximal 1266 € im SPFV, 1142 € im SPNV und 1087 € 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.

Soweit ein Marktsegmentwechsel durch den ZB unter Beibehaltung der Trasse möglich ist, d.h. keine der vorgenannten Änderungstatbestände vorliegt, erhebt die DB InfraGO AG bzw. die RNI 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).

Folgende Änderungen einer Trasse sind insbesondere ausgeschlossen:

- Änderung der Verkehrsarten
- Änderung der gesamten Zugtrasse von Last- auf Leerfahrten, d. h. zulässig ist die Änderung von Last- auf Leer-fahrten nur für Teile einer Zugtrasse
- Wegfall der Komponente „Schnell“ bei einer Trasse.

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 mit dem kürzesten Laufweg gemäß Ziffer 5.1 sowie mit einem Entgeltnachlass in Höhe von 0,20 Euro je Trassenkilometer abgerechnet:

- 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 InfraGO 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).

5.6.2.3 Entgeltnachlass bei Umleitung aufgrund von Baumaßnahmen durch Generalsanierungsmaßnahmen (Hochleistungskorridore)

Zugtrassen des SPFV und Gelegenheitsverkehrstrassen des SGV, die von einer Generalsanierungsmaßnahme gemäß der Anlage 5.6.2.3 der INB betroffen sind, zahlen ein reduziertes Trassenentgelt. Das reguläre Trassenentgelt wird um einen Umleitungsfaktor in Abhängigkeit von der Verkehrsart und Generalsanierungsmaßnahme gemäß Anlage 5.6.2.3 reduziert.

Formel:

Reduziertes Trassenentgelt = Reguläres Trassenentgelt x verkehrsartspezifischer Umleitungsfaktor (0,xx) je Generalsanierungsmaßnahme

Folgende Voraussetzungen müssen für die Reduzierung des Trassenentgeltes erfüllt sein:

- Das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) / der Zugangsberechtigte (ZB) meldet im Rechnungsbahnhof der DB InfraGO AG je Generalsanierungsmaßnahme die be-troffenen Trassen.
- Die von der Generalsanierung betroffenen Trassen müssen mindestens 5 Betriebsstellen der in der Anlage 5.6.2.3 definierten Umleitungsstrecken tangieren.
- Die von dem HLK betroffene Trasse ist frühzeitig bis maximal 2 Monate nach Verkehrstag im Rechnungsbahnhof zu melden.

Die Umleitungsfaktoren werden gemeinsam mit den jeweils relevanten Umleitungsstrecken in der Anlage 5.6.2.3 der INB veröffentlicht.

Bei Mehrfachbetroffenheit von Generalsanierungsmaßnahmen wird der vorteilhaftere Umleitungsfaktor auf das gesamte Trassenentgelt angewendet.

Die Entgeltregelung gemäß Ziffer 5.6.2.1 zur Kompensation von Trassenmehrkosten wegen baubedingter Umleitungen für Netzfahrplantrassen des SGV ist von dieser Regelung unberührt.

Der Umleitungsfaktor wird nicht bei Stornierungsentgelten gemäß Ziffern 5.6.4.1, 5.6.4.2 und 5.6.4.3 sowie nicht bei dem Entgelt für Nichtstornierung gemäß Ziffer 5.6.3.3 gewährt.

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 ZB 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.

*Entgelt für Angebotserstellung = Fahrplankosten *Trkm *Anzahl der Verkehrstage*

Das Entgelt für die Angebotserstellung beträgt maximal 1266 € im SPFV, 1142 € im SPNV und 1087 € 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 InfraGO AG bzw. der RNI neu zugewiesene Trasse.

Im Falle einer nicht genutzten Trasse aufgrund der Regelung in Ziffer 6.3.3.4.2, rechnet die DB InfraGO AG bzw. die RNI 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 InfraGO AG bzw. der RNI verschuldet.

Die Regelungen der Ziffer 5.7 bleiben unberührt.

5.6.3.3 Entgelt für Nichtstornierung

Wird eine Trasse durch den ZB nicht genutzt und nicht innerhalb von 20 Stunden nach der geplanten Abfahrt storniert, fällt ein Entgelt für Nichtstornierung an.

Bei Fällen höherer Gewalt sowie bei behördlichen Anordnungen oder Einschränkungen, die aus der Sphäre des Infrastrukturbetreibers stammen, wird kein Entgelt für Nichtstornierung für die ausgefallene Trasse sowie für einen davon betroffenen Umlauf erhoben.

Dies gilt grundsätzlich nur, sofern die Fälle der höheren Gewalt, die behördlichen Anordnungen oder die Einschränkungen seitens des Infrastrukturbetreibers im Geltungsbereich dieser INB erfolgt sind.

Für eine kostenfreie Stornierung ist der Ausfall einer Trasse, welcher durch einen Fall höherer Gewalt außerhalb des Geltungsbereiches dieser INB verursacht wurde, im Rechnungsbahnhof der DB InfraGO AG zu melden. Darüber hinaus hat das EVU bzw. der ZB das Vorliegen eines Falls höherer Gewalt als Grund für den Ausfall der Trasse mit Bestätigung des betroffenen

Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) bei der Meldung im Rechnungsbahnhof der DB InfraGO AG als Upload nachzuweisen.

Wird ein ausgefallener Umlauf aufgrund der oben genannten Gründe nicht bepreist, so erfolgt dies unter folgenden Voraussetzungen:

- Der betroffene ausgefallene Umlauf sowie die Umlaufbeziehung werden im Rechnungsbahnhof der DB InfraGO AG gemeldet.
- Die Umlaufbeziehung wird vorliegend berücksichtigt, wenn die beiden Trassen durch dasselbe EVU / denselben ZB durchgeführt werden, der Startbahnhof der Umlauftrasse dem Zielbahnhof der Zulauftrasse entspricht und sich der Startzeitpunkt beider Trassen maximal um einen Verkehrstag unterscheidet.

Bei der Berechnung dieses Entgelts wird der Anteil an den unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs für die Instandhaltung und für Abschreibungen abgezogen. Daraus ergibt sich die Berechnungsbasis für das Entgelt für Nichtstornierung.

Das Entgelt für Nichtstornierung beträgt für den SGV 200 % von der Berechnungsbasis des Entgelts sowie für den SPFV und SPNV 150 % von der Berechnungsbasis des Entgelts.

Daraus ergeben sich die jeweiligen in Anlage 5.3 ausgewiesenen Entgelte für Nichtstornierung je Trassenkilometer.

Das Entgelt für Nichtstornierung je Verkehrstag und je Marktsegment berechnet sich wie folgt:

*Entgelt für Nichtstornierung je Verkehrstag = Trkm * Entgeltsatz gem. Anlage 5.3*

Die Regelungen für einen 20 Stunden-Zug im Sinne der Ziffer 5.6.3.2 bleiben davon unberührt.

5.6.4 Maluszahlungen für Stornierung

Nach Vertragsschluss ist eine Stornierung durch den ZB 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 Einschränkungen, die aus der Sphäre des Infrastrukturbetreibers stammen, erfolgt abweichend von den folgenden Regelungen keine Bepreisung der dadurch verursachten Stornierung sowie keine Bepreisung der Stornierung eines davon betroffenen Umlaufs.

  Diese Regelungen gelten grundsätzlich nur, sofern die Fälle der höheren Gewalt, die behördlichen Anordnungen oder die Einschränkungen im Geltungsbereich dieser INB erfolgt sind.

  Voraussetzung für eine entgeltfreie Stornierung, die durch einen Fall höherer Gewalt außerhalb des Geltungsbereichs dieser INB verursacht wurde, ist die Meldung der stornierten Trasse im Rechnungsbahnhof der DB InfraGO AG. Darüber hinaus hat das EVU bzw. der ZB das Vorliegen eines Falls der höheren Gewalt als Grund für die Stornierung mit Bestätigung des betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) bei der Meldung im Rechnungsbahnhof der DB InfraGO AG als Upload nachzuweisen. Gleiches

gilt für den Fall, dass die nicht nur unerhebliche Einschränkung außerhalb des Geltungsbereichs dieser INB aufgetreten ist und es sich um eine grenzüberschreitende Trasse handelt, die den unter Ziffer 4.2.4 dargestellten Anforderungen an grenzüberschreitende Trassenanmeldungen genügt oder auf PaPs bzw. auf Teilabschnitten der PaPs verläuft (vgl. Ziffer 4.2.5.1).

Wird ein stornierter Umlauf aufgrund der oben genannten Gründe nicht bepreist, so erfolgt dies unter folgender Voraussetzung:

- Der betroffene stornierte Umlauf sowie die Umlaufbeziehung werden im Rechnungsbahnhof der DB InfraGO AG gemeldet.

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 InfraGO AG bzw. die RNI 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%
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%

Daraus ergeben sich die jeweiligen in **Anlage 5.3** ausgewiesenen Stornierungsentgelte je storniertem Trassenkilometer.

Das Regelstornierungsentgelt je Verkehrstag und je Marktsegment berechnet sich wie folgt:

*Regelstornierungsentgelt je Verkehrstag = Trkm * Stornierungsentgeltsatz gem. Anlage 5.3*

Werden mehrere Verkehrstage durch den ZB storniert, wird das jeweilige Regelstornierungsentgelt je Verkehrstag ermittelt und für die betroffenen Verkehrstage addiert.

Für die Ermittlung des Regelstornierungsentgelts 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 oder Nichtnutzung gesamte Trasse bzw. aller Verkehrstage: gesamte Trasse.

5.6.4.2 Mindeststornierungsentgelt

Zwischen Ablauf der Angebotsannahmefrist zum endgültigen Netzfahrplanentwurf der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung bis zum 30.11. desselben Jahres wird für stornierte Trassen ein Mindeststornierungsentgelt nach den folgenden Regelungen erhoben. Das Regelstornierungsentgelt nach Ziffer 5.6.4.1 wird in diesen Fällen nicht erhoben.

Folgende Tatbestände stellen Stornierungen dar, für die ein Mindeststornierungsentgelt 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.

*Mindeststornierungsentgelt je Verkehrstag = Fahrplankosten * 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.

5.6.4.3 Stornierungsentgelte nach Streitbeilegungs- und Höchstpreisverfahren

Für alle Stornierungen von Trassen, welche durch das Streitbeilegungs- oder Höchstpreisverfahren gem. Ziffer 4.2.1.8 und 4.2.1.11 zugewiesen wurden und welche zwischen Ablauf der Angebotsannahmefrist zum endgültigen Netzfahrplanentwurf der ersten Phase der Netzfahrplanerstellung bis zum 30.11. desselben Jahres storniert werden, beträgt das Stornierungsentgelt 2532 € im SPFV, 2284 € im SPNV und 2174 € im SGV.

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 InfraGO AG bzw. die RNI 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 InfraGO AG bzw. die RNI 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 (Bahnübergangsicherungsanlagen)
- 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)

e) Mängel bezüglich der Betriebsplanung

- VU 10 (Fahrplanerstellung)

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 Schnell	6:00
SGV Gefahrgutganzzug Schnell	6:00
SGV Güternahverkehr Schnell	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	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

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 INB 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 InfraGO AG hätte den Mangel arglistig verschwiegen und
- der ZB hat den Mangel unverzüglich nach Kenntnis der DB InfraGO AG angezeigt, es sei denn die DB InfraGO 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 InfraGO AG bzw. der RNI zuzurechnen, erfolgt eine Übernahme der Kosten des Busnotverkehrs durch die DB InfraGO AG bzw. die RNI ausschließlich auf Basis marktüblicher Verrechnungssätze. Des Weiteren verzichtet die DB InfraGO AG bzw. die RNI 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 vertragsgemäßem 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 InfraGO AG bzw. der RNI 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 (SPV) und den Schienengüterverkehr (SGV) 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 INB.

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 InfraGO AG/ RNI		**Zuständigkeit EVU**	
VU-Nr.	**Verspätungskodierung**	**VU-Nr.**	**Verspätungskodierung**
10	Fahrplanerstellung	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 InfraGO AG	54	Verkehrliche Zugvorbereitung
19	Sonstige Betriebsführung DB InfraGO AG	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	Fahrzeuge der DB InfraGO AG	68	Technisches Personal EVU
28	Technisches Personal DB InfraGO AG	69	Sonstiges Fahrzeuge EVU
29	Sonstige Technik DB InfraGO AG		
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 INB berücksichtigt, es sei denn, es handelt sich um Trassen, die von bzw. im Auftrag der DB InfraGO AG bzw. der RNI genutzt werden. Des Weiteren sind Zugfahrten des SGV mit einem konstruierten und vom EVU angenommenen Laufweg kleiner als 20 Trkm ausgenommen.

Ferner sind nur die Verspätungskodierungen für die ARS-Abrechnung relevant, welche entweder der Verspätungs-Verursacher-Kategorie „N“ oder „E“ im Rahmen des Kodierungsprozesses zugeordnet wurden. Verspätungskodierungen, die der Kategorien „O“ oder „F“ zugeordnet sind, werden im Anreizsystem nicht berücksichtigt.

Übersicht der Verspätungs-Verursacher-Kategorien:

N = Verspätung durch Netz verursacht

E = Verspätung durch betroffenen Zug des EVU selbst verursacht

O = Kodierung ist nicht abrechnungsrelevant

F = durch EVU erlittene Folgeverspätung

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,

Es gelten folgende Schwellenwerte für den SPV:

Verkehrsart	**Schwellenwerte in Minuten**
Lastfahrten SPNV/SPFV	3:30
Lok-/Leerfahrten SPNV/SPFV	30:30

Es gelten folgende Schwellenwerte für den SGV:

Verkehrsart	**Schwellenwerte in Minuten**
Abfahrtsverspätung in Zuständigkeit des EVU gem. Ziffer 5.7.2.2.1	60:30
Ankunftsverspätung (Summe der Verspätungskodierungen in Zuständigkeit des EVU gem. Ziffer 5.7.2.2.1)	120:30
Ankunftsverspätung (Summe der Verspätungskodierungen in Zuständigkeit des EVU gem. Ziffer 5.7.2.2.1) bei Zugfahrten die nicht auf Gebiet der DB InfraGO/ RNI gemäß Ziffer 2.3 beginnen	60:30
Bonusrelevante Verspätungskodierungen in Zuständigkeit von DB InfraGO AG/ RNI **gem. Ziffer 5.7.2.2.1**	5:30

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 sich ein Zug zwischen zwei Betriebsstellenverspätet. Wird eine Verspätung abgebaut oder bleibt sie unverändert, entstehen keine neuen Zusatzverspätungen.

5.7.2.2.4 Besonderheiten im SGV

Damit Zusatzverspätungsminuten im SGV anreizrelevant werden, müssen die Verkehre jeweils einen Schwellenwert gemäß Ziffer 5.7.2.2.3 für die Abfahrtsverspätung – sowie für die Ankunftsverspätung (Summe der Verspätungskodierungen in Zuständigkeit des EVU gem. Ziffer 5.7.2.2.1) überschreiten. Die Abfahrtsverspätung bemisst sich nach der Abweichung zwischen SOLL-Zeit und IST-Zeit an der ersten Betriebsstelle der Zugfahrt. Die Ankunftsverspätung bildet sich aus der Summe der Abweichungen zwischen SOLL-Zeit und IST-Zeit an den jeweiligen Unterwegsbetriebsstellen inklusive der Ankunftsbetriebsstelle der Zugfahrt.

Für Zugfahrten, die nicht auf der Infrastruktur der DB InfraGO/ RNI gemäß Ziffer 2.3 beginnen, gilt abweichend nur der reduzierte Schwellenwert gemäß Ziffer 5.7.2.2.3 für die Ankunftsverspätung. Für Zugfahrten, die die Infrastruktur der DB InfraGO/RNI verlassen, gilt der unmittelbar vor oder an der geografischen Grenze (in der Ril 100 als Grenzbetriebsstelle ausgewiesen) befindliche Messpunkt als Übergabepunkt im Sinne des Anreizsystems und ist mit der Ankunft gleichzusetzen.

Für Zugfahrten, bei denen der Schwellenwert bei Abfahrt wie auch bei der Ankunft durch im Zuständigkeitsbereich des EVUs liegenden Verspätungsursachen überschritten ist, wird ein Malus in Höhe der Verspätungsminuten im Zuständigkeitsbereich des EVU bei Abfahrt (Messpunkt an der ersten Betriebsstelle) von dem EVU erhoben. Erreichen die Verspätungsminuten, die auf im Verantwortungsbereich der EVUs liegenden Verspätungsursachen beruhen, die Schwellenwerte nicht und es entstehen gleichzeitig im Zuständigkeitsbereich der DB InfraGO / RNI liegende Verspätungsminuten, zahlt die DB InfraGO / RNI für die in ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Verspätungsminuten einen Bonus an die EVU aus.

Für den Fall, dass eine Abfahrtsverspätung auf im Zuständigkeitsbereich der DB InfraGO / RNI liegenden Verspätungsminuten beruht und größer als der Schwellenwert für die Abfahrtsverspätung ist, werden diese Verspätungsminuten dem Schwellenwert für die Ankunftsverspätung (Summe der Verspätungskodierungen in Zuständigkeit des EVU gem. Ziffer 5.7.2.2.1) zugerechnet.

5.7.3 Entgeltmodell für die Trassennutzung (ohne Personenbahnsteige)

Die Höhe der von der DB InfraGO AG bzw. der RNI und vom jeweiligen EVU zu zahlenden Anreizentgelte berechnet sich wie folgt:

$$\begin{aligned} &\textit{Anreizentgelt} \\ &\quad = \textit{anreizrelevante Zusatzverspätungsminuten} \\ &\quad * \textit{monetäre Bewertung je Zusatzverspätungsminute} \end{aligned}$$

Die – nach Verkehrsarten und Verspätungsursachen differenzierte – Höhe der monetären Bewertung [in EUR je Zusatzverspätungsminute] ergibt sich für den SPV aus folgender Tabelle:

VU-Nr.	Verspätungsursache	SPNV (Lastfahrten)	SPFV (Lastfahrten)	SPV (Lok-/Leerfahrten)
10	Fahrplanerstellung	1,00	1,00	0,20
10	Fahrzeiten für im Netzfahrplan ausgeregelte 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 InfraGO AG	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

VU-Nr.	Verspätungsursache	SPNV (Lastfahrten)	SPFV (Lastfahrten)	SPV (Lok-/Leerfahrten)
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	Fahrzeuge der DB InfraGO AG	1,00	1,00	0,20
28	Technisches Personal DB InfraGO AG	1,00	1,00	0,20
29	Sonstige Technik DB InfraGO AG	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 Verspätungsursachen differenzierte – Höhe der monetären Bewertung [in EUR je Zusatzverspätungsminute] ergibt sich für den SGV aus folgender Tabelle:

VU-Nr.	Verspätungsursache	SGV Entgelte
10	Fahrplanerstellung	1,00
10	Fahrzeiten für im Netzfahrplan ausgeregelte Bauarbeiten falsch	1,00
12	Fehldisposition	1,00
13	Vorbereitung (Betrieb)	1,00
18	Betriebliches Personal DB InfraGO AG	1,00
19	Sonstige Betriebsführung DB InfraGO AG	1,00
20	Stromversorgungsanlagen (Fahrstrom)	3,50
21	Telekommunikationsanlagen	3,50
22	Bauwerke	3,50
23	Fahrbahn	3,50
24	Bahnübergangssicherungsanlagen	3,50
25	Anlagen Leit- und Sicherungstechnik	3,50
26	Weichen	3,50
27	Fahrzeuge der DB InfraGO AG	3,50
28	Technisches Personal DB InfraGO AG	1,00
29	Sonstige Technik DB InfraGO AG	3,50
30	Mängellangsamfahrstellen	3,50
31	Bauarbeiten / Arbeiten	4,00
32	Unregelmäßigkeiten bei Bauarbeiten / Arbeiten	4,00
50	Haltezeitüberschreitung	1,15

VU-Nr.	Verspätungsursache	SGV Entgelte
51	Antrag EVU	1,15
52	Ladearbeiten	1,15
53	Unregelmäßigkeiten an der Ladung	1,15
54	Verkehrliche Zugvorbereitung	1,15
57	Keine Meldung durch EVU	1,15
58	Verkehrliches Personal EVU	1,15
59	Sonstige verkehrliche Gründe EVU	1,15
60	Umlauf-, Einsatzplanung	1,15
61	Zugbildung durch EVU	1,15
62	Reisezugwagen	1,15
63	Güterwagen	1,15
64	Triebfahrzeuge	1,15
68	Technisches Personal EVU	1,15
69	Sonstiges Fahrzeuge EVU	1,15

Beispielhaft ist die Bestimmung der anreizrelevanten Zusatzverspätungsminuten sowie der Anreizentgelte in folgenden Schaubildern für SPV und SGV dargestellt:

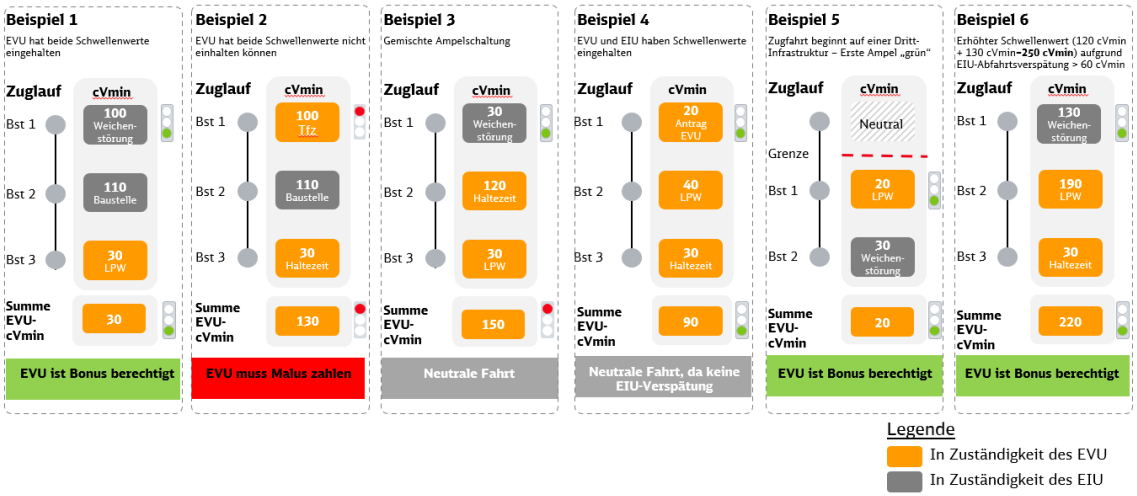
Beispiel für einen Zug des Schienenpersonennahverkehrs



	Betriebsstelle 1	Betriebsstelle 2	Betriebsstelle 3	Betriebsstelle 4	Betriebsstelle 5	Betriebsstelle 6	
	Soll 12:04 Ist 12:04	Soll 12:20 Ist 12:26	Soll 12:35 Ist 12:39	Soll 12:52 Ist 13:01	Soll 13:18 Ist 13:31	Soll 13:35 Ist 13:50	Summe Zahlungen
Verspätung	0 Min	+ 6 Min	+ 4 Min	+ 9 Min	+ 13 Min	+ 15 Min	
Zusatzverspätung		+6 Min	0 (-2)	+5 Min	+4 Min	+ 2 Min	
Kodierung		VU 23 → DB Netz		VU 62 → EVU	VU 92 → neutral	VU 50 → EVU	
Zahlung DB Netz → EVU		6 EUR		-5 EUR			1 EUR

VU 23 = Fahrbahn; VU 62 = Reisezugwagen; VU 92 = Zugfolge (betroffener Zug war verspätet); VU 50 = Haltezeitüberschreitung

Beispiele für die möglichen Ergebnis-Konstellationen der Ampel-Logik im SGV: Bonus, Malus und Neutral



5.7.4 Administration und Korrekturverfahren für die Trassennutzung (ohne Personenbahnsteige)

5.7.4.1 Kodierprozess

Der Kodierprozess wird in der Richtlinie 420.9001 (Anlage 5.7.2.1), Abschnitt 5 beschrieben. Umkodierungsanträge können über das Webtool KODA gestellt werden.

KODA ist unter folgender Internetadresse zu erreichen:

www.dbinfrago.com/koda

Dort sind auch eine Anleitung und weitere Hinweise zur Nutzung zu finden. Die Nutzungsbedingungen für das Infraportal, die für Koda zugrunde liegende IT-Plattform), sind als Anlage 3.4.3.1 Bestandteil dieser INB.

Alternativ können auch Umkodierungsanträge über eine Technische-Schnittstelle an KODA gestellt werden. Die ZB, die an dieser Schnittstelle interessiert sind, wenden sich an die E-Mailadresse koda@deutschebahn.com und erhalten dort die notwendigen Informationen.

Die Unabhängigkeit der am Umkodierungsprozess beteiligten Mitarbeiter der DB InfraGO AG bzw. der RNI 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 InfraGO AG bzw. der RNI und vom jeweiligen EVU zu zahlenden Anreizentgelte werden dabei miteinander verrechnet.

5.7.4.3 Revision Anreizsystem

Die DB InfraGO AG bzw. die RNI wird mit den ZB des Schienenpersonenverkehrs spätestens für die INB der Netzfahrplanperiode 2027/2028 das bisherige Anreizsystem analysieren und Änderungen soweit notwendig vereinbaren.

Die DB InfraGO AG bzw. die RNI wird mit den EVU des SGV in regelmäßigen Sitzungen, mindestens aber einmal im Jahr, eine Evaluation sowie eventuelle Anpassungsbedarfe diskutieren und spätestens für die INB der Netzfahrplanperiode 2027/2028 die vorgenommenen Änderungen

des Anreizsystems gesamthaft analysieren, um ggf. notwendige Änderungen vereinbaren und vorlegen zu können. Zu den Sitzungen lädt die DB InfraGO AG ein.

5.7.5 Anreizsystem für die Nutzung der Personenbahnsteige der RNI

Für die Nutzung der Personenbahnsteige der RNI gilt das im Folgenden beschriebene Anreizsystem. Für die Dauer der notwendigen Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen gemäß Ziffer 2.5.3.1 findet das Anreizsystem an den betroffenen Stationen keine Anwendung. Ziffer 2.5.3.3 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 Sonn- und Feiertags,
- einem Mangel an Fahrplanaushängen an einem Bahnsteig (fehlend, falsch oder nicht lesbar) unter Beachtung der Festlegungen der Ziffer 7.3.2.2.2.
- 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.

5.7.6 Anreizsystem für die Nutzung der Personenbahnsteige der DB InfraGO AG zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit

Für die Nutzung der Stationen der DB InfraGO AG gilt das im Folgenden beschriebene Anreizsystem.

Das Anreizsystem bezieht sich auf die kategoriespezifischen Basisleistungen je Kategorie gemäß der Anlage 5.7.6. Für die Dauer der notwendigen Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen gemäß Ziffer 2.5.7 findet das Anreizsystem an den betroffenen Stationen keine Anwendung. Ziffer 2.5.7.3 bleibt davon unberührt.

Die nachfolgenden Nachlässe werden jeweils nur gewährt, wenn die Meldung des ZB unverzüglich nach Feststellung der Störung bei der zuständigen 3-S-Zentrale gemäß Anlage 4 des SNV erfolgte. Soweit die DB InfraGO AG 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 ENV und einer rechtzeitigen Anmeldung gemäß Ziffer 7.3.2.6.1 geltend gemacht werden. Desgleichen findet das Anreizsystem keine Anwendung, wenn die Realisierung der eingeleiteten Maßnahmen aus Gründen höherer Gewalt nicht ausgeführt werden kann.

Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit:

- Bei einem Teilausfall der Bahnsteig- und Zuwegungsbeleuchtung (mindestens 30 %), soweit es sich um Anlagen der DB InfraGO AG handelt, und einer erfolgten Meldung durch den ZB an die jeweils zuständige 3-S-Zentrale sowie einer Entstörungsfrist für die DB InfraGO AG von einem Werktag gewährt die DB InfraGO AG dem ZB für die über die Entstörungsfrist hinausgehende Dauer der Störung an der betreffenden Station für Halte nur während der Beleuchtungszeiten an dem betroffenen Bahnsteig einen Nachlass in Höhe von 10 % auf den zu zahlenden Stationspreis. Die preisnachlassrelevanten Beleuchtungszeiten sind:

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 – 07:00 Uhr

- Bei einem Gesamtausfall der Bahnsteig- und Zuwegungsbeleuchtung, soweit es sich um Anlagen der DB InfraGO AG handelt, und einer gemäß Ziffer 3.3.5.1.3 erfolgten Meldung an die zuständige 3-S-Zentrale der DB InfraGO AG gewährt die DB InfraGO AG dem ZB für die Dauer der Störung nach Ablauf der Frist von vier Stunden an dem betreffenden Bahnsteig für Halte nur während der preisnachlassrelevanten Beleuchtungszeiten an dem betroffenen Bahnsteig einen Nachlass in Höhe von 25% auf den zu zahlenden Stationspreis.
- Bei einem Mangel an den Oberflächen von Bahnsteigen und Zuwegungen, soweit es sich um Anlagen der DB InfraGO AG handelt, wie unzureichende Befestigungen oder Absackungen von Bahnsteigoberflächen, die zu einer akuten Verletzungsgefahr führen können und bei erfolgter Meldung durch den ZB an die jeweils zuständige 3-S-Zentrale sowie einer Erstsicherungsfrist für die DB InfraGO AG von einem Werktag gewährt die DB InfraGO AG dem ZB für die über die Erstsicherungsfrist hinausgehende Nichtabsicherung des Mangels an der betreffenden Station für Halte an dem betroffenen Bahnsteig einen Nachlass in Höhe von 15% auf den zu zahlenden Stationspreis.
- Bei einem nicht erfolgten Winterdienst auf Bahnsteigen und Zuwegungen, soweit es sich um Anlagen der DB InfraGO AG handelt, und einer erfolgten Meldung durch den ZB an die jeweils zuständige 3-S-Zentrale gewährt die DB InfraGO AG dem ZB für die in der

Beräumungszeit andauernde Störung an der betreffenden Station für Halte an dem betroffenen Bahnsteig einen Nachlass in Höhe von 15 % auf den zu zahlenden Stationspreis. Die Erbringung des Winterdienstes bezieht sich auf die zu nutzende Länge des Bahnsteiges in Breite des von der Durchfahrtsgeschwindigkeit abhängigen Gefahrenbereiches zuzüglich einer Gehspurbreite von 0,80 m. Maßgeblich für die zu nutzende Länge ist der längste Zug im Rahmen der seitens der ZB angemeldeten Nutzung. Die preisnachlassrelevanten Beräumungszeiten sind: montags – samstags 07:00 – 20:00 Uhr, sonntags/feiertags 08:00 – 20:00 Uhr.

- Bei einem Mangel an Fahrplanaushängen an einem Bahnsteig (fehlend, falsch oder nicht lesbar) unter Beachtung der Festlegungen der Anlage 5.7.6, Fahrplanaushang und bei erfolgter Meldung durch den ZB an die jeweils zuständige 3-S-Zentrale sowie einer Entstörungsfrist für die DB InfraGO AG von einem Werktag gewährt die DB InfraGO AG dem ZB für die über die Entstörungsfrist hinausgehende Dauer der Störung an der betreffenden Station für Halte an dem betroffenen Bahnsteig einen Nachlass in Höhe von 10% auf den zu zahlenden Stationspreis. Ein Nachlass wird nicht gewährt, sofern ein Fahrplanaushang aufgrund vom ZB gelieferter unzutreffender Daten inhaltlich falsch ist.
- Bei gänzlichem Fehlen der Stationsbezeichnung (Bahnhofsnamensschild) und bei erfolgter Meldung durch den ZB an die jeweils zuständige 3-S-Zentrale sowie einer Entstörungsfrist für die DB InfraGO AG von einem Werktag gewährt die DB InfraGO AG für die über die Entstörungsfrist hinausgehende Dauer der Störung dem ZB für die Dauer des gänzlichen Fehlens sämtlicher Bahnhofsnamensschilder an der betreffenden Station für Halte einen Nachlass in Höhe von 5% auf den zu zahlenden Stationspreis.
- Bei einem technischen Mangel an den Reisendeninformationssystemen (sowohl keine dynamische als auch keine akustische Reisendeninformation) und bei erfolgter Meldung durch den ZB an die jeweils zuständige 3-S-Zentrale und unter der Beachtung der Festlegungen aus den Ziffern 3.3.5.5.4 und 3.3.5.2 sowie einer Entstörungsfrist für die DB InfraGO AG von einem Werktag gewährt die DB InfraGO AG dem ZB je aufgetretenem Mangelfall für den betreffenden Halt an der Station einen Nachlass in Höhe von 15% auf den zu zahlenden Stationspreis. Ein Mangel besteht nicht bei fehlender Datenbereitstellung über die aktuelle Zug- und Betriebslage seitens des EVU/ZB.
- Zugausfälle, die ihre Ursache im Einflussbereich des ZB haben, führen in Bahnhöfen der Kategorien 1-3 zu einem Aufschlag auf das zu zahlende Entgelt in Höhe von 15%.

Für jede nachgewiesene Falschmeldung über das Vorliegen von in Ziffer 5.7.6 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 die Nutzung von Personenbahnsteigen der DB InfraGO AG erfolgt im Nachhinein, jeweils mit der monatlichen Stationspreisabrechnung.

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 InfraGO AG behält sich vor, einen solchen Zuschlag in künftigen Fahrplanperioden für die in den jeweils künftigen INB genannten Schienenwege zu erheben.

Während der Geltungsdauer dieser INB wird kein Zuschlag für überlastete Schienenwege erhoben.

5.8.2 Entwicklung Abschlagszahlung

Die DB InfraGO 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.

5.9 Zahlungsbedingungen

5.9.1 Zahlung der Infrastrukturnutzungsentgelte

a) Die DB InfraGO AG bzw. die RNI stellt alle anfallenden Entgelte in Rechnung. Die Rechnungen werden als Download im Rechnungsbahnhof bereitgestellt. Die ZB bzw. die einbezogenen EVU erklären mit Unterzeichnung des Grundsatz-INV ihr Einverständnis zu einem Abruf der Rechnung im Rechnungsbahnhof. Die Anmeldung zum Rechnungsbahnhof (das LogIn) erfolgt über das Infraportal. Näheres ist den Nutzungsbedingungen zum Infraportal (Anlage 3.4.3.1) zu entnehmen.

   Sollte ein ZB bzw. ein einbezogenes EVU nicht mit der Übermittlung der Rechnungen im Rechnungsbahnhof einverstanden sein, ist dies schriftlich an die DB InfraGO AG bzw. die RNI mitzuteilen. Der Versand der Rechnungen erfolgt in diesem Fall bis auf Widerruf per E-Mail an die im Grundsatz-INV durch den ZB oder das einbezogene EVU benannte(n) E-Mail-Adresse(n).

b) Vom ZB oder dem einbezogenen EVU nach Maßgabe der Bestimmungen des ENV bzw. des SNV 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 InfraGO AG bzw. der RNI 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 bzw. des SNV mitgeteilte Debitorennummer anzugeben.

d) Forderungen der DB InfraGO AG bzw. der RNI werden mit Zugang der Rechnung fällig und sind innerhalb von 14 Kalendertagen nach Zugang der Rechnung zu begleichen. Die Erhebung von Abschlagszahlungen nach den jeweils für Abrechnung der ENV oder SNV geltenden Regelungen der INB bleibt davon unberührt. Für die Einhaltung der Frist ist der Zahlungseingang auf dem gemäß vorstehender lit. b) zu benennenden Konto maßgeblich. § 193 BGB findet keine Anwendung.

e) Einwendungen des ZB oder des einbezogenen EVU gegen die in Rechnung gestellten Trassenentgelte sind binnen vier Wochen nach Zugang der Rechnung der DB InfraGO AG bzw. der RNI schriftlich oder per E-Mail anzuzeigen. Einwendungen des ZB gegen die in Rechnung gestellten Stationsentgelte sind binnen sechs Wochen nach Zugang der Rechnung der DB InfraGO AG schriftlich anzuzeigen. Maßgeblich ist der Eingang der Einwendung bei der DB InfraGO AG bzw. der RNI. Werden Einwendungen nicht rechtzeitig angezeigt, gilt die Rechnung als genehmigt; die DB InfraGO AG bzw. die RNI wird darauf in der Rechnung besonders hinweisen.

5.9.2 Sicherheitsleistung

5.9.2.1 Sicherheitsleistung für die Zahlung der Trassenentgelte

a) ZB – mit Ausnahme der in § 1 Abs. 12 Nr. 2 a) und c) ERegG genannten – haben der DB InfraGO AG bzw. der RNI eine angemessene Sicherheitsleistung für die Zahlung der Trassenentgelte 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 Kreditscoring-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 InfraGO AG bzw. der RNI 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 InfraGO AG bzw. der RNI innerhalb von fünf Bankarbeitstagen nach Zugang einer entsprechenden Aufforderung der DB InfraGO AG bzw. der RNI 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 InfraGO AG bzw. die RNI 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 5.9.2.1 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 InfraGO AG bzw. der RNI in Anspruch genommen werden sollen.

e) Bei nicht fristgerecht hinterlegter Sicherheitsleistung bzw. geleisteter Vorauszahlung ist die DB InfraGO AG bzw. die RNI ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis eine Sicherheitsleistung hinterlegt oder die Vorauszahlung geleistet wurde.

f) Monetäre Sicherheiten mit Verbleib bei der DB InfraGO AG bzw. der RNI werden zum jeweiligen Basiszinssatz der Europäischen Zentralbank verzinst. Sicherheiten sind auf Verlangen zurückzugeben, wenn und soweit die Voraussetzungen ihrer Gewährung nach Ziffern 5.9.2.1 a) bzw. 5.9.2.1 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 InfraGO AG bzw. die RNI – ohne diesbezügliche, weitere Ankündigung – aus der Sicherheit (vgl. Ziffer 5.9.2.1 b)) befriedigen und ihre Rechte auf Zahlung einer weiteren Sicherheitsleistung gem. Ziffer 5.9.2.1 a) geltend machen. Ansonsten ist die DB InfraGO AG bzw. die RNI berechtigt, Vorauszahlung gem. Ziffer 5.9.2.1 d) zu verlangen.

5.9.2.2 Sicherheitsleistung für die Zahlung der Stationsentgelte

a) ZB – mit Ausnahme der in § 1 Abs. 12 Nr. 2 a) und c) ERegG genannten – haben der DB InfraGO AG eine angemessene Sicherheitsleistung für die Zahlung der Stationsentgelte zu stellen, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des ZB bestehen. Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des ZB bestehen:

(1) wenn ein 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 Kreditscoring-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 nahelegen, wie Beantragung von Prozesskostenhilfe, erklärte Zahlungsunwilligkeit (liegt nicht vor, wenn eine Forderung der DB InfraGO 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) Angemessen ist eine im Voraus zu erbringende Sicherheitsleistung in Höhe von einem Monatsentgelt. Die Höhe der Sicherheitsleistung berechnet sich im Regelverkehr aus dem für die kommenden drei Monate durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgelt. Für Halte im Gelegenheitsverkehr ist eine Sicherheit in Höhe des Stationsnutzungsentgelts für die angemeldeten Halte zu leisten.

c) Die Sicherheit kann gestellt werden durch übliche Sicherungsmittel, insbesondere durch unwiderrufliche, unbefristete, selbstschuldnerische Bürgschaft eines in der Europäischen Union ansässigen Kreditinstituts mit einer Bilanzsumme von mindestens 1 Milliarde Euro. 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 5.9.2.2a) (1)-(5) bestehen.

d) Kommt der ZB einem berechtigten schriftlichen Verlangen nach Sicherheitsleistung nicht innerhalb von zehn Kalendertagen nach, ist die DB InfraGO AG ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheitsleistung erbracht ist. Abweichend davon hat der ZB für Halte im Gelegenheitsverkehr die Sicherheit innerhalb von fünf Bankarbeitstagen nach Zugang einer entsprechenden Aufforderung zu leisten. Im Falle einer Nutzung vor Ablauf der fünf Bankarbeitstage ist die Sicherheit spätestens zum Zeitpunkt der Nutzung zu leisten.

e) Der ZB kann die Sicherheitsleistung durch monatliche Vorauszahlung abwenden. Vorauszahlungen werden immer in Höhe des voraussichtlichen Entgelts in einem Monat geleistet. Für die Ermittlung der Höhe des voraussichtlichen Entgelts in einem Monat gilt diese Ziffer entsprechend. Für Halte im Gelegenheitsverkehr ist die Vorauszahlung in Höhe des Stationsnutzungsentgelts für die angemeldeten Halte zu leisten. Vorauszahlungen sind mindestens fünf Bankarbeitstage vor Fälligkeit der jeweiligen Gegenleistung zu erbringen und werden bei der nächsten Rechnungsstellung verrechnet. Im Falle, dass zwischen der Anmeldung zum Gelegenheitsverkehr und der Fälligkeit der Gegenleistung weniger als fünf Bankarbeitstage liegen, muss die Vorauszahlung spätestens bei Fälligkeit der Gegenleistung erbracht werden. Die Vorauszahlung ist auf Verlangen der DB InfraGO AG mit einem Überweisungsbeleg nachzuweisen.

f) Bei nicht fristgerecht gestellter Sicherheit oder fristgerecht geleisteter Vorauszahlung ist die DB InfraGO AG ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheit oder die Vorauszahlung geleistet ist.

g) Sicherheiten sind auf Verlangen zurückzugeben, soweit die Voraussetzungen ihrer Gewährung entfallen sind.

h) Befindet sich der ZB nach Zahlung der Sicherheitsleistung im Verzug (§ 286 BGB) und kommt er nach erneuter Zahlungsaufforderung nicht unverzüglich seinen Zahlungspflichten aus dem Vertragsverhältnis nach, so kann sich die DB InfraGO AG – ohne diesbezügliche, weitere Ankündigung – aus der Sicherheit befriedigen und ihre Rechte auf Zahlung einer weiteren Sicherheitsleistung geltend machen. Ansonsten ist die DB InfraGO AG berechtigt, Vorauszahlung zu verlangen, sofern die Forderungen der Höhe und dem Grunde nach unbestritten sind.

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

5.9.4.1 Abschlagszahlungen für Trassenabrechnung

a) Die DB InfraGO AG bzw. die RNI versendet bis zum 8. Werktag eines jeden Monats Abschlagsrechnungen betreffend die Abrechnungen der Trassenpreise in dem jeweiligen Monat. Die Abschlagszahlung ist am 25. Kalendertag des die Leistung betreffenden Monats fällig und auf das in der Abschlagsrechnung benannte Konto der DB InfraGO AG bzw. der RNI zu entrichten. Maßgeblich ist der Eingang des Geldes auf dem Konto der DB InfraGO AG bzw. der RNI. § 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 für die Nutzung von Trassen. Zur Ermittlung des voraussichtlich geschuldeten Entgeltes legt die DB InfraGO AG bzw. die RNI 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 InfraGO AG bzw. der RNI 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 InfraGO AG bzw. der RNI 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.

5.9.4.2 Abschlagszahlungen für Stationspreisabrechnung betreffend Bahnhöfe der DB InfraGO AG

Die DB InfraGO AG erhebt zum 25. eines Monats eine Abschlagszahlung für die Leistungen dieses Monats im Zusammenhang mit der Nutzung von Personenbahnhöfen. Die Abschlagszahlung wird sofort fällig und ist unaufgefordert zu entrichten. § 193 BGB findet keine Anwendung. Die Höhe des Abschlagsbetrages richtet sich nach dem aus dem SNV resultierenden Entgelt, das auf Basis der Anzahl an Verkehrstagen je Monat saisonalisiert auf zwölf Monatsscheiben aufgeteilt wird. Auf Wunsch des ZB erhebt die DB InfraGO AG monatlich einheitliche Abschlagsbeträge für die Monate Januar bis November, deren Höhe sich aus der Entgeltsumme der Monate Januar

bis November ergibt und die gleichmäßig auf elf Monatsscheiben aufgeteilt wird. Die Abschlagshöhe für den Monat Dezember berechnet sich aus der anteiligen Entgeltsumme der jeweils aktuellen und der darauffolgenden Fahrplanperiode.

Zur Berechnung des Abschlagsbetrages werden 85 % des aus der Anmeldung resultierenden Entgeltvolumens in Ansatz gebracht. Die Spitzabrechnung erfolgt dann gemäß Ziffer 5.9.1 d). Der Abschlagsbetrag wird hierbei berücksichtigt. Die Höhe des monatlichen Abschlags ist in Anlage 2 des SNV geregelt.

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 21.05.2024“ (Förderrichtlinie) (Anlage 5.10) und die Regelungen dieser INB. 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.dbinfrago.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 InfraGO 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 InfraGO AG verkehren sowie nicht erbrachte Betriebsleistungen.

5.10.1 Antragstellung und Zustimmung zum Verfahren

(1) Der SGV Zugangsberechtigte als Letztempfänger beauftragt die DB InfraGO AG mit der Beantragung und Verrechnung von Fördermitteln aufgrund der Förderrichtlinie. Die Beauftragungen für die laufende Förderung sind über den Rechnungsbahnhof der DB InfraGO AG einzureichen, welcher über den folgenden Link erreicht werden kann:

https://rechnungsbahnhof.dbinfrago.com

(2) Eine rechtzeitige Beauftragung liegt vor, wenn jeweils bis zum 25. Kalendertag des Vormonats die unterzeichnete Erklärung eingereicht wurde und die Kenntnisnahme der subventionserheblichen Tatsachen gem. Ziffer 5.10.3 (4) unterschrieben und der DB InfraGO AG postalisch zugesandt worden ist.

(3) Darf oder will ein Letztempfänger keine Fördermittel mehr aufgrund der Förderrichtlinie in Anspruch nehmen, hat er dieses der DB InfraGO AG schriftlich unverzüglich (Abweichenserklärung gemäß § 7 Ziff. 2 Abs. 8 Satz 3 Förderrichtlinie) zu erklären. Die Erklärungen sind ausschließlich an:

DB InfraGO AG
Preismanagement Trasse und Anlagen V.IWF 71
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 InfraGO AG, dass die Förderung entsprechend der Förderrichtlinie von der DB InfraGO 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 InfraGO 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 INB 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 InfraGO AG Betriebsleistungen, die nicht gefahren wurden und gleichzeitig nicht zuvor storniert wurden. Die Meldung ist an Abrechnung.Trasse@deutschebahn.com zu senden. Vorlagen zur Meldung nicht erbrachter Betriebsleistungen stehen auf folgender Internetseite zur Verfügung:

http://www.dbinfrago.com/trafoeg.

(4) Der Letztempfänger ist verpflichtet, vor Gewährung einer Zuwendung einmalig 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 InfraGO AG
Preismanagement Trasse und Anlagen V.IWF 71
TraFöG
Adam-Riese-Straße 11-13
60327 Frankfurt am Main

zu richten.

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 InfraGO AG und die Bewilligungsbehörde

Eisenbahn-Bundesamt
Heinemannstraße 6

D- 53175 Bonn

hierüber. Bezogen auf die DB InfraGO AG sind die Erklärungen ausschließlich an

DB InfraGO AG
Preismanagement Trasse und Anlagen V.IWF 71
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 InfraGO AG und die Bewilligungsbehörde

Eisenbahn-Bundesamt
Heinemannstraße 6
D- 53175 Bonn

hierüber. Bezogen auf die DB InfraGO AG sind die Erklärungen ausschließlich an

DB InfraGO AG
Preismanagement Trasse und Anlagen V.IWF 71
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_O4634140151.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 INB nicht ein, so verpflichtet sich der Letztempfänger die erhaltenen Förderbeträge an die DB InfraGO AG

einschließlich deren Verzinsung zurückzahlen. Der Letztempfänger stimmt zu, dass die DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 28.06.2024 bis 30.11.2028 vor (§ 1 Abs. 4 Förderrichtlinie).

6 BETRIEBLICHE DURCHFÜHRUNG

6.1 Einleitung

Nachfolgende Regelungen sind anzuwenden bei der betrieblichen Umsetzung der zuvor gemäß dieser INB 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 InfraGO AG (siehe Ziffer 3.2.1.2.3 INB und Anlage 3.2.1.2.3 der INB) ist anzuwenden.

6.3.1 Grundsätze

Es gilt das betrieblich-technische Regelwerk und die nachfolgenden Regelungen. Dabei ist den Anordnungen des Betriebspersonals der DB InfraGO 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 sowohl im Hinblick auf die Durchführung eines ENV, eines ENV-SE oder eines SNV zu treffen.

Der ZB stellt sicher, dass Personal in jedem Zug vorhanden ist, das Informationen der DB InfraGO AG im Zusammenhang mit der Nutzung der Personenbahnhöfe entgegennehmen kann sowie befugt und in der Lage ist, Entscheidungen im Namen des ZB zu treffen oder kurzfristig herbeizuführen.

6.3.2.2 Informationen der DB InfraGO AG an den ZB oder das einbezogene EVU

Die DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG

6.3.2.3.1 Elektronische Informationen über die Zusammensetzung des Zuges gemäß TAF/TAP TSI

Der ZB oder das einbezogene EVU stellt sicher, dass die DB InfraGO AG rechtzeitig

- vor der Abfahrt eines Zuges bzw.
- bei Änderungen der Zuginhaltsdaten während der Fahrt des Zuges vor der Weiterfahrt mit der geänderten Zusammensetzung

Informationen über die Zusammensetzung des Zuges erhält. Die an die DB InfraGO AG zu übermittelnden Informationen finden sich in der TAF/TAP Technischen Beschreibung Zuginhaltsdaten/TCM unter

www.dbinfrago.com/taf-tap-tsi

Diese Informationen sind der DB InfraGO AG ausschließlich elektronisch mittels TAF Train Composition message (TCM, Güterverkehr), bzw. TAP PassengerTrainComposition message (PTCM, Personenverkehr) zu übertragen. Als Alternative dazu stellt die DB InfraGO ein Portal zur händischen Eingabe oder Datei-Upload dieser Informationen bereit. Diese Meldewege sind nicht für sicherheitsrelevante In-formationen vorgesehen, sondern dienen der besseren Kommunikation für Zwecke der Disposition und Prognostizierung von Zügen.

Sollten zum jeweiligen Übermittlungszeitpunkt der TCM/PTCM die aktuellen Daten des Zuges nicht rechtzeitig vorliegen, so ist stattdessen die Übermittlung von, zu diesem Zeitpunkt, aktuellen vorliegenden Plandaten (z.B. Tagesplanung) zulässig. Sind in Sonderfällen (z.B. kleiner Grenzverkehr, unzureichende Mitteilung von Daten seitens anderer EVU bei Übernahme eines Zuges) nur die in der Trassenanmeldung angegebenen Daten verfügbar, so kann von der Übermittlung abgesehen werden, da diese der DB InfraGO AG bereits vorliegen. Ebenso ist eine leicht zeitverzögerte Bereitstellung der Meldungen in Sonderfällen zulässig.

Die Verpflichtung aus Ziffer 6.3.2.3.2 wird hierdurch nicht erfüllt.

6.3.2.3.2 Zwingend erforderliche Informationen über den Zug

Der ZB oder das einbezogene EVU stellt unabhängig von Ziffer 6.3.2.3.1 sicher, dass die DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG zur Verfügung gestellt werden können.

Soweit nichts anderes vereinbart ist, hat der ZB oder das einbezogene EVU der DB InfraGO AG rechtzeitig die Abfahrbereitschaft 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 InfraGO 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 InfraGO 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.

Bei internationalen Störungen, die drei oder mehr Tage dauern und sich erheblich auf den grenzüberschreitenden Verkehr auswirken, berücksichtigt DB InfraGO bei der Zusammenarbeit mit anderen Infrastrukturbetreibern das Handbuch für das internationale Notfallmanagement (ICM).

Weitere Einzelheiten sind im Handbuch zum internationalen Notfallmanagement beschrieben, das auf der RNE-Website unter dem folgenden Link zu finden ist:

https://rne.eu/downloads/#downloads_traffic_int

Das ICM-Handbuch beschreibt Standards und Verfahren, die es ermöglichen, den Verkehrsfluss trotz internationaler Störungen auf höchstem Niveau aufrechtzuerhalten und die Transparenz über den Status der Störung und ihre Auswirkungen auf die Verkehrsflüsse für alle relevanten Akteure in ganz Europa zu gewährleisten. 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 InfraGO AG und den ZB ein. Hier gelten die im Rahmen der INB (bzw. im dazugehörigen Regelwerk) beschriebenen Dispositionsregeln.

6.3.3.1 Maßnahmen bei Störungen in der Betriebsabwicklung

6.3.3.1.1

Die DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG den ZB oder das einbezogene EVU nach den Bestimmungen des betrieblich-technischen Regelwerkes (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 InfraGO AG. Der Notfallmanager der DB InfraGO AG wird durch die Notdienste der Eisenbahnverkehrsunternehmen unterstützt.

6.3.3.2 Rückkehr zu normalen Betriebsbedingungen

Die DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG.

Zusätzliche Trassenentgelte für die ggf. notwendigen Umwegfahrten werden gegenüber dem ZB oder dem einbezogenen EVU nicht erhoben. Zusätzliche Entgelte für Abstellungen auf Trassengleisen aufgrund von Zurückhalten von nicht mit Personen besetzten Zügen, die aus netzverursachten Gründen abgespannt sind bzw. nicht gefahren werden können (vgl. Ziffer 3.2.1.2.3), werden gegenüber dem ZB oder dem einbezogenen EVU für maximal 48 Stunden nach Beseitigung der netzverursachten Gründe nicht erhoben.

Serviceeinrichtungen

a)

Bei Störungen, die im Rahmen der Benutzung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen die Nutzung eines Nutzungsobjektes unmöglich machen, wird die DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG liegt, wird die DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG die Kosten der Notmaßnahmen zu erstatten und die DB InfraGO AG von eventuellen Schadenersatzansprüchen Dritter, einschließlich anderer durch die Notmaßnahmen geschädigter ZB oder geschädigter einbezogener EVU, frei zu stellen.

g)

Zusätzliche Entgelte für Abstellungen in Serviceeinrichtungen aufgrund von Zurückhalten von nicht mit Personen besetzten Zügen, die aus netzverursachten Gründen abgespannt sind bzw. nicht gefahren werden können (vgl. Ziffer 3.2.1.2.3), werden gegenüber dem ZB oder dem einbezogenen EVU für maximal 48 Stunden nach Beseitigung der netzverursachten Gründe nicht erhoben.

6.3.3.3 Räumung benutzter Schienenwege oder Serviceeinrichtungen

6.3.3.3.1

Der ZB oder das einbezogene EVU muss sicherstellen, dass die Schienenwege oder Gleise in Serviceeinrichtungen der DB InfraGO 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 InfraGO AG nicht nach, ist die DB InfraGO AG berechtigt, eine Räumung auf Kosten des ZB oder des einbezogenen EVU durchzuführen bzw. durchführen zu lassen. Bei der Beurteilung der Angemessenheit der Fristsetzung wird berücksichtigt, wie kritisch die Nutzungsbeeinträchtigung durch den verursachenden ZB oder das einbezogene EVU für dritte ZB und die DB InfraGO AG ist. Insbesondere in den nachfolgenden Fallbeispielen ist durch die DB InfraGO AG von einem kurzfristigen Räumungsbedürfnis auszugehen:

- Erhebliche Einschränkungen in der Betriebsführung (z.B. durchgehendes Hauptgleis blockiert, Verkehrshalt nicht möglich, Zugbildung nicht möglich),
- Erhebliche Zusatzbelastung von Stellwerkspersonalen wegen notwendigen, zusätzlichen fahrdienstlichen Handlungen,
- Fahrtausschlüsse (z.B. Bedienung Infrastrukturanschluss nicht möglich, Fahrzeuge eingeschlossen, Zugfahrt mit Gleisvorschrift nicht durchführbar),
- Bau- oder Instandhaltungsmaßnahmen oder dafür nötige Logistik nicht durchführbar.

Ohne Vorliegen besonderer, insbesondere betrieblicher oder infrastruktureller Umstände unterstellt die DB InfraGO 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. Lokschaden, trifft die DB InfraGO 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 InfraGO AG die Infrastruktur auf Kosten des ZB oder des einbezogenen EVU.

Ohne Vorliegen besonderer, insbesondere betrieblicher oder infrastruktureller Umstände unterstellt die DB InfraGO 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 InfraGO 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 Lokschaden 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 InfraGO AG die Erstattung der dabei entstehenden Kosten verlangen, es sei denn, sie haben die Störung zu vertreten.

6.3.3.3.4

Das Aufgleisen havarierter Fahrzeuge des ZB oder des einbezogenen EVU kann von diesem in eigener Verantwortung durchgeführt werden, wenn die DB InfraGO AG nach vorheriger Mitteilung durch den ZB oder das einbezogene EVU nicht ausdrücklich widerspricht. Die DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 abfahrbereit 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 InfraGO 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 InfraGO AG dokumentiert.

6.3.3.4.2 Behandlung von Zugtrassen bei einer Verspätung

Ein zum vertraglich vereinbarten Zeitpunkt nicht abfahrbereiter 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 InfraGO AG hat die Verspätung verursacht.

Abweichend zu Vorstehendem lässt die DB InfraGO AG keine Zugfahrt ab einem Zuganfangsbahnhof oder einem Unterwegsaufenthalt 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 den Rechnungsbahnhof oder unter der Adresse https://20hzug.dbinfrago.com/ zu bestellen.

Die Anmeldung zum Rechnungsbahnhof (das Login) erfolgt über das Infraportal. Näheres ist den Nutzungsbedingungen zum Infraportal (Anlage 3.4.3.1) zu entnehmen.

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 Neuanmeldung 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.

6.4 Betriebliche Informations- und -überwachungssysteme

6.4.1 Informationssysteme für Trassen

6.4.1.1 LeiDis

Für die Bedingungen der Nutzung der LeiDis-Produkte siehe Ziffer 5.5.8.

6.4.1.2 Bereitstellung von Meldungen zum Zuglauf gem. TAF/TAP TSI

Auf Grundlage der TAF TSI und TAP TSI bzw. deren Nachfolgeverordnungen sind die Akteure des europäischen Eisenbahnsektors verpflichtet, den Austausch bestimmter Datenmeldungen in einem europäisch einheitlich definierten Format zu unterstützen. Die vorgesehenen Meldungen sind den Verordnungen der Europäischen Union, bzw. deren Revisionen zu entnehmen. Meldungsformat und -inhalt entsprechen den Vorgaben gemäß TAF/TAP TSI, bzw. der Abstimmungen in den europäischen Gremien.

Mit der Produktivsetzung des Betriebsdatenverteilers bietet die DB InfraGO AG den betrieblichen Meldungsaustausch gemäß TAF/TAP TSI an.

Jedem Zugangsberechtigten wird eine Anbindung gewährt. Diese Anbindung ist unentgeltlich.

Der Regelweg zur Anmeldung hierfür erfolgt über das Infraportal. Näheres ist den Nutzungsbedingungen zum Infraportal (Anlage 3.4.3.1) zu entnehmen.

Kommt es zu etwaigen Einschränkungen der digitalen Anmeldung, stellt die DB InfraGO für alle Zugangsberechtigten Informationen über eine manuelle Anmeldung per Formular zur Verfügung.

Aktuelle Informationen zum Thema TAF/TAP TSI bei der DB InfraGO sind auf folgender Seite hinterlegt:

www.dbinfrago.com/taf-tap-tsi

Unabhängig von den hier beschriebenen TAF/TAP Meldungen, stellt die DB InfraGO vorerst weiterhin die entgeltpflichtige Nebenleistung Lizenz zur Datenabnahme (Ziffer 5.5.10) für Zuglaufinformationen in Form von einheitlichen und standardisierten UIC-Datensatz-Telegrammen zur Verfügung.

6.4.1.3 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 InfraGO 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 unter-zeichnen. 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 InfraGO 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 InfraGO 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.dbinfrago.com/ikas

Die Nutzungsbedingungen für das Infraportal (die für IKAs zugrunde liegende IT-Plattform), sind als Anlage 3.4.3.1 Bestandteil dieser INB.

6.4.3 Betrieb Live Kommunikationsplattform für betriebliche Kommunikation im Störungsfall

Die DB InfraGO AG bietet mit Betrieb Live eine webbasierte Kommunikationsplattform an, mit der sich im Störungsfall alle Beteiligten des Eisenbahnbetriebs schneller über operative aufgetretene Einschränkungen auf der Infrastruktur der DB InfraGO AG austauschen können.

Betrieb Live verschafft schnell und unmittelbar einen Überblick über das Betriebsgeschehen bei Störungen auf der Infrastruktur der DB InfraGO 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 InfraGO AG das Kommunikationsverfahren Betrieb Live. Die EVU sind verpflichtet, das Verfahren zu nutzen. Ergänzende telefonische Informationsaustausche und Abstimmungsprozesse sind möglich.

Mit Betrieb Live dürfen folgende Inhalte nicht kommuniziert werden:

- Übermittlung von Arbeitsaufträgen
- Übermittlung von sicherheitsrelevanten Anweisungen oder Handlungen
- Betriebsgeheimnisse
- Absprachen in Bezug auf Abweichungen geplanter Zugcharakteristik
- Schuldzuweisungen, Verursachernennungen
- Nennung von personenbezogenen Daten (z. B. Namen, Einsatzstelle, Adressen und sonstige Bezüge zu persönlichen Daten)

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 InfraGO 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 InfraGO AG als auch von Dritten betrieben.

- Die Serviceeinrichtungen der DB InfraGO AG werden in Ziffer 7.3 und Unterziffern beschrieben.
- Serviceeinrichtungen anderer Betreiber können unter folgendem Link des VDV abgerufen werden.

  www.vdv.de

Auf der Homepage der DB InfraGO AG (www.dbinfrago.com/serviceeinrichtungen) findet sich zudem eine pdf-Übersicht mit Link zur jeweiligen Internetseite aller Serviceeinrichtungen, die der DB InfraGO 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 InfraGO AG

7.3.1 Gemeinsame Bestimmungen

7.3.1.1 Allgemeine Informationen

Die DB InfraGO AG gewährt gem. §§ 10 Abs. 1 Satz 2, 11 Abs. 2 i. V. m. Anlage 2 Nr. 2 ERegG den Zugang zu den von ihr betriebenen Serviceeinrichtungen und den in diesen erbrachten Leistungen. Dabei findet keine Differenzierung nach betrieblichen Funktionen wie. z.B. Rangierbahnhöfen oder Zugbildungseinrichtungen statt, sondern nach Funktionalitäten und Produktkategorien gemäß Ziffer 7.3.1.2.2.

Die Serviceeinrichtungen mit Ausnahmen der Personenbahnhöfe und Autolade-Terminals der DB InfraGO AG können unter folgendem Link eingesehen werden:

www.dbinfrago.com/serviceeinrichtungen

Die Personenbahnhöfe der DB InfraGO AG können unter folgendem Link eingesehen werden:

www.dbinfrago.com/ausstattung-personenbahnhoefe

Die Autolade-Terminals der DB InfraGO AG können unter folgendem Link eingesehen werden:

www.dbinfrago.com/autoreisezug-terminal

Die unter 7.3.1 getroffenen Regelungen gelten für alle Serviceeinrichtung der DB InfraGO AG außer Personenbahnhöfen. Die Regelungen zu den Personenbahnhöfen sind in Ziffer 7.3.2 zu finden.

7.3.1.1.1 Begriffsbestimmungen

7.3.1.1.1.1 Kapazität

Kapazität umfasst die gemäß Ziffer 7.1 von der DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG zu entrichten.

7.3.1.2 Leistungen

7.3.1.2.1 Allgemeine Bestimmungen

7.3.1.2.1.1 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 InfraGO AG sowie eines hierauf für die Ein- und Ausfahrt in die Serviceeinrichtung erforderlichen zeitlichen Zuschlags.

Zur Ermittlung des erforderlichen Zuschlags fragt die DB InfraGO 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 InfraGO AG (ISR) als Sachdaten entnommen werden. Sie werden am 15. November unter

www.dbinfrago.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.dbinfrago.com/isr

veröffentlicht. Zur Ermittlung der Besetzungszeiten dieser Stellwerke, die zum 15.11. eines jeden Jahres veröffentlicht werden, fragt die DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG erhältlich. Die Kontaktdaten der Ansprechpartner werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbinfrago.com/kontakte

7.3.1.2.1.2 Vermittlung von Ortskenntnissen

Die DB InfraGO AG vermittelt vor der erstmaligen Nutzung einer Serviceeinrichtung durch den ZB oder das einbezogene EVU die erforderliche Ortskenntnis.

7.3.1.2.1.3 Lagerkapazitäten der Serviceeinrichtungen

Die DB InfraGO AG stellt, soweit vorhanden, in Serviceeinrichtungen Lagerkapazitäten für zur Durchführung von Zugfahrten benötigte Stoffe zur Verfügung. Voraussetzungen für die Anmietung von Lagerkapazitäten ist, dass zwischen Lagerstätte und angemietetem Gleis eine Verbindung per Verkehrs- oder Rangiererweg vorliegt. Die Nutzungsanfragen erfolgen über das Anlagenportal Netz:

www.dbinfrago.com/apn

Anmeldungen von Lagerkapazitäten sind nur im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs nach Maßgabe der Ziffer 7.3.1.6.3.2 möglich. Die Anmeldung von Lagerkapazitäten muss für mindestens einen Monat erfolgen.

Sofern aufgrund von unterjährigen Baumaßnahmen bzw. Instandhaltungsmaßnahmen der DB InfraGO AG ein kurzfristiger zusätzlicher Flächenbedarf erforderlich ist, ist die DB InfraGO AG berechtigt, vermietete Flächen für Lagerkapazitäten mit einer Kündigungsfrist von einem Monat zum Monatsende zu kündigen.

7.3.1.2.1.4 Eigene Leistungen des ZB in Serviceeinrichtungen

Die Eigenerbringung von Leistung durch den Zugangsberechtigten oder von ihm beauftragte Dritte im Rahmen des Nutzungszwecks des Nutzungsobjekts ist nach Vermittlung von Ortskenntnissen nach der Ziffer 7.3.1.2.1.2 möglich, sofern in den INB nicht etwas anderes geregelt ist.

Die DB InfraGO AG erbringt weder selbst noch durch von ihr beauftragte Dritte Reinigungsleistungen sowie Ver- und Entsorgungsleistungen, in Serviceeinrichtungen für Zugangsberechtigte.

7.3.1.2.2 Differenzierung von Funktionalitäten und Produktkategorien

Die Serviceeinrichtungen bzw. Nutzungsobjekte werden nach verschiedenen Funktionalitäten und innerhalb dieser nach verschiedenen Produktkategorien unterschieden.

Die Produktkategorien gemäß Ziffer 7.3.1.2.2.2 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 7.3.1.2.4.1). Kapazitätsgleise sind keine eigenständige Funktionalität oder Produktkategorie im Sinne der Ziffern 7.3.1.1 bis 7.3.1.2 der INB. 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 InfraGO 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.

7.3.1.2.2.1 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 7.3.1.2.1.2. Die in den Skizzen veröffentlichten Informationen beschreiben den Zustand der Anlagen, die diese im Rahmen einer bis Dezember 2020 durchgeführten Erhebung hatten. Die DB InfraGO 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 InfraGO AG oder Infrastrukturen Dritter. Die Anschlussweichen zählen nicht zu den Serviceeinrichtungen der DB InfraGO 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 InfraGO AG eigenen Serviceeinrichtung dienen. Sie können ohne gesonderte Anmeldung genutzt werden und werden nicht gesondert bepreist.

7.3.1.2.2.2 Unterteilung der Produktkategorien

Innerhalb der Funktionalitäten gemäß Ziffer 7.3.1.2.2.1, 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

d. 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.

e. 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.

f. 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 7.3.1.2.5 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 InfraGO 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 angebundenen 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 7.3.1.2.5 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 InfraGO AG für ein Verschulden des Dritten im gleichen Umfang wie für eigenes Verschulden. Zusatzausstattungen im Sinne von Ziffer 7.3.1.2.5 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG explizit auf seine Reinigungs- und Dokumentationspflichten hingewiesen.

Ziffer 7.3.1.4.1.3 bleibt unberührt.

7.3.1.2.3 Weichenbedienung

Ferngestellte Weichen bedient die DB InfraGO AG. Bei ortsgestellten Weichen erfolgt die Bedienung durch den ZB oder das einbezogene EVU.

7.3.1.2.4 Anlagendisponent

Die DB InfraGO 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 Emmerich
f) Passau Hbf in Verbindung mit Schalding
g) Basel Bad Rbf
h) Rostock-Seehafen

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 InfraGO AG sowie ggf. angrenzende EIU. Die Weisungen des AnDi sind zu befolgen.

7.3.1.2.4.1 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 InfraGO 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 aus-schließlich 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

7.3.1.2.5 Zusatzausstattung der Serviceeinrichtungen

Die DB InfraGO 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.dbinfrago.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 InfraGO AG angebotenen Zusatzausstattungen zählen:

7.3.1.2.5.1 Besandungsanlagen

Besandungsanlagen dienen dem Befüllen der Bremssandbehälter von Fahrzeugen. Der hierfür erforderliche spezielle Sand wird durch den ZB oder das einbezogene EVU gestellt.

7.3.1.2.5.2 Drehscheiben

Drehscheiben dienen zum horizontalen Drehen von Fahrzeugen und zur wahlweisen Herstellung eines Fahrweges zwischen zwei oder mehreren Gleisen.

7.3.1.2.5.3 Druckluftständer

Neben den ortsfesten Bremsprobegeräten (vgl. Ziffer 7.3.1.2.5.11) 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 InfraGO 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 InfraGO AG zur Verfügung. Ausgenommen hiervon sind Druckluftschläuche zum Anschluss mobiler Bremsprobegeräte, die nicht von der DB InfraGO AG zur Verfügung gestellt werden.

7.3.1.2.5.4 Einstiegshilfen

Einstiegshilfen dienen der Überwindung des Niveauunterschieds zwischen dem Fahrzeug und dem umgebenden Geländeniveau.

7.3.1.2.5.5 Elektranten

Elektranten mit einer Spannung von 230 V oder 400 V dienen der externen Stromversorgung für den Warmhaltebetrieb.

Zum Einsatz kommen derzeit zwei Ausführungen:

- Einfache Elektranten sind ältere Bauarten, bei denen mit Einstecken des Steckers unmittelbar die Versorgung mit Strom erfolgen kann.
- Smarte Elektranten sind neuere Bauarten, 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 Smarter 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 7.3.1.4.1.3). 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

7.3.1.2.5.6 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 7.3.1.4.1.3).

7.3.1.2.5.7 Gleiswaagen

Gleiswaagen dienen der Ermittlung des Gesamtgewichts eines Fahrzeuges. Hierfür stellt die DB InfraGO AG statische und dynamische Gleiswaagen zur Verfügung.

- Bei statischen Gleiswaagen werden Fahrzeuge für den Wiegevorgang voneinander entkuppelt 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.

7.3.1.2.5.8 Innenreinigungsanlagen

Innenreinigungsanlagen dienen der Behandlung von Personenzügen. Die Anlage besteht in der Regel aus:

- Arbeitsbühne,
- Beleuchtung,
- Druckluftluftversorgung,
- Strom- und Wasserversorgung,
- Medienschränken,
- Stationäre Abwasserentsorgungsanlage.

Der Energieverbrauch wird im Rahmen der Neben- und Verbrauchskosten direkt durch DB Energie GmbH abgerechnet (vgl. Ziffer 7.3.1.4.1.3).

7.3.1.2.5.9 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 7.3.1.4.1.3).

7.3.1.2.5.10 Ölumfüllstellen

Ölumfüllstellen auf Ladestraßen dienen der Befüllung und Entleerung von Lastkraftwagen und Eisenbahnwagen mit Ölerzeugnissen. Sie sind mit speziellen Umweltschutzeinrichtungen ausgestattet.

7.3.1.2.5.11 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 Schlauch-aufbewahrung z.B. Schlauchablage, Schlauchhalter oder Schlauchaufroller zugeordnet.

Die erforderlichen Druckluftschläuche zur Versorgung der Fahrzeuge stellt die DB InfraGO AG zur Verfügung.

7.3.1.2.5.12 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 InfraGO AG, ob eine Zusatzausstattung erforderlich ist.

7.3.1.2.5.13 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 InfraGO AG zur Verfügung. Die Wasserversorgung erfolgt durch die DB InfraGO AG. Der Wasserverbrauch wird im Rahmen der Neben- und Verbrauchskosten abgerechnet (vgl. Ziffer 7.3.1.4.1.3).

7.3.1.2.5.14 Stationäre Abwasserentsorgungsanlagen

Stationäre Abwasserentsorgungsanlagen dienen ausschließlich der Entsorgung von Abwässern aus Fahrzeugen des Personenverkehrs und können aus mehreren Entnahmestellen, die einzeln abgerechnet werden, bestehen.

7.3.1.2.5.15 Kombinierte stationäre Trinkwasserbefüllungs- und Abwasserentsorgungsanlage

Kombinierte stationäre Trinkwasserbefüllungs- und Abwasserentsorgungsanlagen sind eine Kombination der Anlagen gemäß Ziffer 7.3.1.2.5.13 und Ziffer 7.3.1.2.5.14 in einer gemeinsamen baulichen Umhüllung.

7.3.1.2.5.16 Arbeitsbühnen

Arbeitsbühnen dienen dem sicheren Ein- und Aussteigen aus Eisenbahnfahrzeugen und ermöglichen das Arbeiten auf einer Ebene zum Zweck der Innenreinigung.

7.3.1.3 Beschreibung der Serviceeinrichtung

Die Serviceeinrichtungen der DB InfraGO AG können unter folgendem Link eingesehen werden:

www.dbinfrago.com/serviceeinrichtungen

Eine kartographische Übersicht über die Serviceeinrichtung findet sich im APN:

www.dbinfrago.com/apn

7.3.1.3.1 Grenzen

Die Serviceeinrichtungen der DB InfraGO AG i. S. d. INB 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 InfraGO AG aktuell zur Übernahme bzw. zur Kostentragung anbietet, wird im Internet bereitgestellt:

www.dbinfrago.com/abgabeinfrastruktur

7.3.1.4 Entgelte

7.3.1.4.1 Entgelt für die vertraglich vereinbarte Nutzung von Nutzungsobjekten und von Lagerkapazitäten

Für die vertraglich vereinbarte Nutzung von Nutzungsobjekten sind vom ZB oder einbezogenen EVU Entgelte nach Maßgabe der INB, des Grundsatz-INV sowie des ENV-SE und der jeweils gültigen Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB InfraGO AG zu entrichten. Für jede Produktkategorie gemäß Ziffer 7.3.1.2.2 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 7.3.1.2.2.1 lit. e) Satz 4, werden keine Entgelte erhoben.

Erfolgt die Nutzung in der Funktionalität Disposition im Sinne der Ziffer 7.3.1.2.1.1 lit. d), wird ein Entgelt gemäß Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen erhoben.

Für die vertraglich vereinbarte Nutzung von Lagerkapazitäten sind vom ZB oder einbezogenen EVU Entgelte nach Maßgabe der INB, des Grundsatz-INV und des Nutzungsvertrages für die Lagerkapazität der jeweils gültigen Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB InfraGO AG zu entrichten.

Die Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB InfraGO AG ist nicht Bestandteil der INB. Die für die jeweilige Netzfahrplanperiode geltende Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB InfraGO AG wird im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbinfrago.com/aps

7.3.1.4.1.1 Entgeltberechnungsgrundsatz

Das Entgelt für die Nutzung der Nutzungsobjekte wird pro Stunde berechnet. Jede angefangene Stunde wird als volle Stunde berechnet.

Entgelt (vertraglich vereinbarter Nutzungszeitraum) = Entgelt je Nutzungsobjekt je Stunde * Nutzungsstunden Nutzungszeitraum

Zusätzlich zum Entgelt werden Neben- und Verbrauchskosten sowie ein Anreizentgelt gemäß den Ziffern 7.3.1.4.1.3 und 7.3.1.4.1.4 abgerechnet.

7.3.1.4.1.2 Zusatzausstattung

Die Entgeltkomponente für die Nutzung von Zusatzausstattungen nach Ziffer 7.3.1.2.5 ist in der jeweiligen Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen enthalten.

7.3.1.4.1.3 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 7.3.1.4.2 findet keine Anwendung. Weitere Informationen sind der Liste der Entgelte zu entnehmen. Für die Zusatzausstattungen Elektrant (vgl. Ziffer 7.3.1.2.5.5) und Elektrische Zugvorheizanlage (vgl. Ziffer 7.3.1.2.5.6) sind separate Stromlieferungsverträge abzuschließen.
- Erfolgt entgegen Ziffer 7.3.1.2.2.2 lit. c) keine bzw. nur eine unzureichende Reinigung und Entsorgung ist die DB InfraGO AG berechtigt, die Reinigung und Entsorgung auf Kosten des ZB durchzuführen bzw. durchführen zu lassen.

7.3.1.4.1.4 Anreizsystem für Serviceeinrichtungen

7.3.1.4.1.4.1 Grundsätze

In den Ziffern 7.3.1.4.1.4.1 bis 7.3.1.4.1.4.3 steht „EVU“ für ZB und einbezogene EVU. Ist eine Serviceeinrichtung der DB InfraGO 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

InfraGO 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 InfraGO AG;
- Verantwortung durch EVU;
- Verantwortung durch keine Partei.

Kann die Ursache der Nichtverfügbarkeit nicht eindeutig dem Verantwortungsbereich der DB InfraGO AG bzw. eines EVU zugeordnet werden, führt das Anreizsystem zu keinen monetären Konsequenzen.

7.3.1.4.1.4.2 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 InfraGO AG anzuzeigen. Gelingt der DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG. Ist die DB InfraGO 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 InfraGO 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.

7.3.1.4.1.4.3 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 InfraGO AG zu melden. Gelingt es der DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG: Für die durch betrieblich bedingte Nichtverfügbarkeit verursachte Störung erhält das EVU ein Anreizentgelt gem. Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB InfraGO AG. Ist die DB InfraGO 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 InfraGO 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

Bei einer zeitgleichen Nutzung durch mehrere ZB oder einbezogene EVU wird das Entgelt entsprechend der jeweiligen prozentualen Längenanteile aufgeteilt.

Die Berechnung erfolgt dann nach folgender Formel:

Entgelt (Mehrfachnutzung jeweiliger ZB) = Entgelt Nutzungsobjekt je Stunde * 24 Stunden * %-Längenanteil des jeweiligen ZB an Nutzlänge des Gleises

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 InfraGO 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. c) zugewiesen, ist im Falle einer Nebennutzung lediglich das anteilige Regelentgelt gemäß Ziffer 7.3.1.4.1.1 an den Hauptnutzer zurückzuerstatten.

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 InfraGO 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 7.3.1.2.1.2 hinausgehende Vermittlung von Ortskenntnissen wird ein Entgelt gemäß der jeweils gültigen Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen der DB InfraGO AG erhoben.

7.3.1.4.5 Serviceeinrichtungen mit Anlagendisponententätigkeit

Für die Nutzung von Serviceeinrichtungen, in denen Anlagendisponenten gem. Ziffer 7.3.1.2.4 eingesetzt werden, ist ein Nutzungsentgelt zu entrichten, dass 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 InfraGO AG veröffentlicht.

7.3.1.4.6 Investitionen auf Wunsch des ZB

Die DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG gesondert ausgewiesen.

Die Entscheidung über die Maßnahme obliegt ausschließlich der DB InfraGO AG. Vor einer Entscheidung über die Durchführung der Maßnahme informiert die DB InfraGO AG die ZB im Internet unter:

www.dbinfrago.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 InfraGO AG anzuzeigen. Die DB InfraGO AG wird in diesem Fall durch Verhandlungen mit den ZB auf eine einvernehmliche Lösung hinwirken. Ziffer 7.3.1.6.3.1 gilt entsprechend.

7.3.1.4.7 Unangemeldete und unberechtigte Nutzungen von Serviceeinrichtungen

Wird eine Serviceeinrichtung ohne vorherige Anmeldung genutzt, wird das Nutzungsentgelt gemäß anhand des nachfolgenden Entgeltberechnungssatzes berechnet:

Nutzungsentgelt (Nutzungsstunden * Regelentgelt) * Pönale-Faktor + Pönale-Fixbetrag

Es gilt der Pönale-Faktor und Pönale-Fixbetrag gemäß der Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen.

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 InfraGO AG gesondert geltend gemacht werden. Eine unberechtigte Nutzung liegt auch vor, wenn ein Nutzungsobjekt der Funktionalität „Zuführung“ entgegen dem angemeldeten Nutzungszweck genutzt wird.

7.3.1.4.8 Baumaßnahme auf Schienenwegen

Wird der ZB oder das einbezogene EVU an der vertraglich vereinbarten Nutzung seines Nutzungsobjekts gehindert, weil

1. die DB InfraGO 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 InfraGO AG 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 oder elektronisch an die Ansprechpartner in den Regionen zu richten. Details zu den Ansprechpartnern in den Regionen der DB InfraGO AG werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbinfrago.com/kontakte

Die Regelung unter Ziff. 1 gilt entsprechend für den Fall, dass der ZB 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG schriftlich oder elektronisch anzuzeigen. Maßgeblich ist der Eingang der Einwendung bei der DB InfraGO AG. Werden Einwendungen nicht rechtzeitig angezeigt, gilt die Rechnung als genehmigt; die DB InfraGO 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 InfraGO 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 Kreditscoring-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 InfraGO 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 InfraGO AG innerhalb von fünf Bankarbeitstagen nach Zugang einer entsprechenden Aufforderung der DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG in Anspruch genommen werden sollen.

e) Bei nicht fristgerecht hinterlegter Sicherheitsleistung bzw. geleisteter Vorauszahlung ist die DB InfraGO AG ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis eine Sicherheitsleistung hinterlegt oder die Vorauszahlung geleistet wurde.

f) Monetäre Sicherheiten mit Verbleib bei der DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG nutzt für ihre betrieblichen und betriebsunterstützenden Kommunikationssysteme grundsätzlich die digitale Plattform GSM-R.

Die AGB-GSM-R-DL der DB InfraGO AG werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbinfrago.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 INB erfassten Serviceeinrichtungen zwischen mobilen Rangierfunkteilnehmern der EVU und den Weichenwärtern der DB InfraGO AG (Rangierfunk).

Nähere Angaben zu GSM-R werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbinfrago.com/gsm-r

Die mit GSM-R betriebenen und zur Umstellung auf GSM-R vorgesehenen Bereiche werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbinfrago.com/rangierfunkmigration

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

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 ortsbezogen 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 InfraGO 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, Einführungstermine 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.dbinfrago.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 InfraGO 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 INB 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 7.3.1.2.2 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 InfraGO 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 InfraGO AG von diesen Kosten freizustellen. Die DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG zu klären.

7.3.1.5.4 Instandhaltung; Durchführung von Baumaßnahmen

7.3.1.5.4.1 Änderungen

Die DB InfraGO 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 InfraGO 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.

Die verbindliche Kommunikation zu Baumaßnahmen zwischen ZB und DB InfraGO AG erfolgt über eine Internetplattform. Die Richtlinie 402.0305 dient hierfür als maßgebliches Regelwerk der Baukommunikation in Serviceeinrichtungen.

Die Nutzungsbedingungen für das Infraportal (zugrundeliegendes IT-Tool zur Anmeldung auf verschiedene Internetplattformen der DB InfraGO AG) sind als **Anlage 3.4.3.1** Bestandteil dieser INB.

7.3.1.5.4.3 Auswirkungen baubedingter Kapazitätseinschränkungen

Die DB InfraGO 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.

Nach vorstehendem Absatz können insbesondere im Rahmen von baubedingten Kapazitätseinschränkungen (BKE 8) i. S. d. Richtlinie 402.0305 Abschnitt 2 Absatz 1 i. V. m. Richtlinie 402.0305A10 betrieblich-technisch geeignete Gleise in Serviceeinrichtungen in direk-tem örtlichen Zusammenhang mit den baubetroffenen Strecken und auch den Umleitungsstecken für die Dauer der jeweiligen Baumaßnahme abweichend von ihrer Funktionalität gemäß Ziffer 7.3.1.2.2.1 für folgende Zwecke genutzt werden:

a. Vorpuffern von Güterverkehren,
b. Lokwechsel und/oder
c. Richtungswechsel.

Die DB InfraGO AG wird diese Nutzungsabweichungen analog zu den Regelungen für den langfristigen Eigenbedarf gemäß Ziffer 7.3.1.6.1.9 für die jeweils betroffenen Gleise festlegen und in der Liste der Gleise in Serviceeinrichtungen veröffentlichen.

Die Funktionalitäten und Produktkategorien i. S. v. Ziffer 7.3.1.2 bleiben davon unberührt.

Sofern ein Mehrjahresvertrag i. S. d. Ziffern 7.3.1.6.1.5 und 7.3.1.6.3.1.3 vorliegt, kann die DB InfraGO AG unter den vorgenannten Maßgaben für die Dauer der Baumaßnahme die vertragliche Nutzung einschränken, sofern die Einschränkungen spätestens 18 Monate vor Beginn der Netzfahrplanperiode festgelegt und in der Liste der Gleise in Serviceeinrichtungen veröffentlicht wurde. Die hiermit verbundenen Einschränkungen des Leistungsumfangs sind vom ZB oder dem einbezogenen EVU hinzunehmen. Die DB InfraGO AG wird in diesem Fall eine Alternative bestimmen, die den Umfang der Baumaßnahme sowie das Betriebskonzept des betroffenen ZB berücksichtigt.

7.3.1.6 Kapazitätszuweisung

7.3.1.6.1 Anmeldung

Die Abgabe eines Angebotes zum Abschluss eines ENV-SE durch die DB InfraGO AG nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen sowie der INB 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 InfraGO AG erfolgen. Die Nutzungsbedingungen für das APN sind als Anlage 7.3.1.6.1c Bestandteil dieser INB.

Weitere Informationen zur Nutzung des APN werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbinfrago.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.dbinfrago.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 InfraGO 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 InfraGO AG werden im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbinfrago.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. Eine Anmeldung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen von mehr als einer Netzfahrplanperiode ist nur möglich, wenn es sich um eine ununterbrochene Nutzung des ZB für das gesamte Netzfahrplanjahr handelt. Besteht hingegen für Kapazitäten in Serviceeinrichtungen bereits ein Einzelnutzungsvertrag, ist die Zuweisung zum Netzfahrplan längstens nur für den Zeitraum der folgenden Netzfahrplanperiode möglich. In diesen Fällen ist eine Zuweisung nur unter Maßgabe der Ziffer 7.3.1.6.3.1.1 Abs. 2 für den Zeitraum der folgenden Netzfahrplanperiode möglich. Einschränkend kann zudem die Zuweisung von Kapazitäten in der **Anlage 7.3.1.6.1.5** benannten Serviceeinrichtungen und von Elektrischen Zugvorheizanlagen gem. Ziffer 7.3.1.2.5.6 längstens nur für den Zeitraum der jeweils folgenden Netzfahrplanperiode erfolgen. Auch im Falle einer Zuweisung der Kapazität nach einem Entscheidungsverfahren gemäß Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 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.

Alle Mehrjahresverträge stehen unter dem Vorbehalt, dass aufgrund von Änderungen der gesetzlichen Vorgaben eine Bündelung von Serviceeinrichtungen und Schienenwegkapazität (insbesondere Trassen) erfolgt und sich folglich Umstände geändert haben, die Grundlage des Vertrages geworden sind.

Es gelten folgende Fristenregelungen:

a) Anmeldungen im Sinne von Ziffer 7.3.1.6.1.1 für den verbleibenden Zeitraum des Netzfahrplans 2026 sind Anmeldungen des Gelegenheitsverkehrs.

b) Anmeldungen im Sinne von Ziffer 7.3.1.6.1.1 zum Netzfahrplan 2027 (im Folgenden: Netzfahrplanverkehre) müssen zwischen dem 01.07.2026 und dem 31.07.2026 erfolgen. Anmeldungen für Netzfahrplanverkehre, die vor dem 01.07.2026 erfolgen, werden mit einem Hinweis auf den Beginn des Anmeldezeitraums zum Netzfahrplan zurückgewiesen. Anmeldungen zum Netzfahrplan können vom ZB oder dem einbezogenen EVU per E-Mail bei den Ansprechpartnern gemäß Ziffer 1.6.1 bis zum 30.09. 23:59 Uhr zurückgezogen werden. Das fristgerechte Zurückziehen wird nicht bei der Bewertung gemäß Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. d) berücksichtigt. Zurückgezogene Anmeldungen nach dem 30.09 um 23:59 Uhr werden einem abgelehnten Angebot gemäß Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. d) gleichgesetzt.

c) Anmeldungen zum Gelegenheitsverkehr für den Zeitraum der Netzfahrplanperiode 2026/2027 können ab dem 25.10. 12:00 Uhr in APN erfolgen. Fällt der 25.10. auf einen Samstag, Sonntag oder Feiertag, beginnt die Anmeldephase am darauffolgenden Arbeitstag um 12:00 Uhr.

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 InfraGO AG eingehen, kann die Vergabe aus zeitlichen Gründen auch dispositiv durch das zuständige Betriebspersonal der DB InfraGO

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 InfraGO 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 InfraGO 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 7.3.1.2.4 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 7.3.1.2.2.1 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

Für außergewöhnliche Transporte im Sinne von Ziffer 3.4.3 hat der ZB bezogen auf die anzumeldende Kapazität in einer Serviceeinrichtung vor der Anmeldung nach Ziffer 7.3.1.6.1.1 eine „Machbarkeitsstudie aT“ nach Maßgabe von Ziff. 3.4.3.1 zu beantragen.

Ist in dieser 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 Studienerstellung durch die DB InfraGO 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.

Zusätzlich gelten für Abstellungen von Trafo-Transporten folgende Besonderheiten:

Für die Anmeldung kurzfristiger Abstellungen von bis zu maximal 48 Stunden ist grundsätzlich auf die in der Anlage 7.3.1.6.1.6 aufgeführten Gleise zurückzugreifen. Diese sind infrastrukturell besonders für die Abstellung von Trafo-Transporten geeignet. Im ISR sind diese Gleise als „Trafogleise“ gekennzeichnet.

Wird ein Gleis aus der Anlage 7.3.1.6.1.6 für einen Trafo-Transport benötigt, ist diese Nutzung gegenüber anderen Kapazitätsnutzungen vorrangig. Insofern ist ein ENV-SE eines solchen Gleises für andere Kapazitätsnutzungen für die Dauer der Abstellung des Trafo-Transportes auflösend bedingt und im Nutzungszeitraum durch den Trafo-Transport aufgehoben. Darüber hinaus bleibt der ENV-SE wirksam. Voraussetzung ist, dass die Kapazität für die Abstellung eines Trafo-Transportes 14 Tage vor dem ersten Tag der Nutzung angemeldet wird.

7.3.1.6.1.7 Anmeldung einer Kapazität in einer Serviceeinrichtung mit der Funktionalität Zuführung

Kapazitäten mit der Funktion Zuführung (vgl. Ziffer 7.3.1.2.2.1 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 InfraGO AG setzt in den unter Ziffer 7.3.1.2.4 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 7.3.1.2.4. Der Vertragsabschluss erfolgt gemäß Ziffer 7.3.1.6.2.
- In Köln Eifeltor 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 7.3.1.2.4 und Ziffer 7.3.1.2.4.1. 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.dbinfrago.com/serviceeinrichtungen

Dem ZB oder einbezogenen EVU steht für alle Serviceeinrichtungen mit Anlagendisponenten optional die Anwendung AnDi Tool zur Verfügung. In Köln Eifeltor ist die Anwendung AnDi-Tool verbindlich zu nutzen (vgl. Ziffer 7.3.1.2.4.1). Das Andi Tool wird im Internet zur Verfügung gestellt unter:

www.dbinfrago.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 Infraportal sind als Anlage 3.4.3.1 Bestandteil dieser INB.

Das dazugehörige Benutzerhandbuch wird im Internet zur Verfügung gestellt:

www.dbinfrago.com/infraportal

7.3.1.6.1.9 Kapazitäten, die für den Eigenbedarf benötigt werden

Die DB InfraGO 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) und Logistikstellen (Ladestellen für den Umschlag von Baumaterialien, Zugang erfolgt unter gesonderten Zugangsbedingungen, siehe Anlage 7.3.1.6.1.9).

Die Infrastruktur für den Eigenbedarf der DB InfraGO AG wird in der Liste der Serviceeinrichtungen der DB InfraGO 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 (z.B. Logistikstellen) 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“ inkl. Logistikstellen, „Sicherstellung Regelbetrieb“ oder „Notfallvorsorge“ gekennzeichnet sind, fallen unter den langfristigen Eigenbedarf der DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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.

Zudem können ab dem jeweiligen jährlichen Fahrplanwechsel für unterjährige Baumaßnahmen freie Kapazitäten in Serviceeinrichtungen für eine Dauer von bis zu 14 Tagen belegt werden.

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 7.3.1.2.4 oder einer sonstigen betrieblichen Weisung der DB InfraGO 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 INB nicht anders bestimmt, weist die DB InfraGO 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 7.3.1.2.2.2) 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 InfraGO AG weist bis spätestens 15.10. jeden Jahres das jeweilige Nutzungsobjekt zu oder spricht eine Ablehnung aus. Angebote der DB InfraGO 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 ZB 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG durch Verhandlungen mit den ZB im Koordinierungsverfahren auf eine einvernehmliche Lösung hinwirken. Eine Änderung der Anmeldung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen zur einvernehmlichen Lösung eines Konfliktes im Rahmen des Koordinierungsverfahrens gilt nicht als neue Anmeldung i. S. d. Ziffer 7.3.1.6.1.3. 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.

7.3.1.6.3.1.2 Entscheidungsverfahren

Kommt eine Einigung im Koordinierungsverfahren nicht zustande, wird ein Entscheidungsverfahren durchgeführt.

Mit der Feststellung der Einleitung des Entscheidungsverfahrens fragt die DB InfraGO AG mit Abschluss des Koordinierungsverfahrens bei den am Entscheidungsverfahrens beteiligten ZB ab, ob diese im Falle des Unterliegens im Entscheidungsverfahrens eine Teilzuweisung im Hinblick auf den zeitlich (Verkehrstage und Zeiträume) nicht streitbefangenen Teil ihrer Kapazitätsanmeldung begehren. Die ZB werden die Abfrage innerhalb von einem Arbeitstag beantworten. Erfolgt keine fristgerechte Antwort, gilt dies als Verzicht auf Teilzuweisung.

Die DB InfraGO AG wird die Anmeldungen zum Netzfahrplan im Entscheidungsverfahren in der in Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. a) bis d) 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 c) 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 c) keine Entscheidung möglich, erfolgt ein Höchstpreisverfahren entsprechend Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 lit. d) 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 InfraGO AG 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 ZB hat die Zugtrasse oder Zug-trassen 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 7.3.1.2.2 lit. a) und Be- und Entladungen gemäß Ziffer 7.3.1.2.2 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 7.3.1.2.2 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 (d.h. Start oder Ziel der Zugtrasse(n)) oder hindurchkonstruiert (d.h. ein bestellter Kundenhalt während der Zugtrasse(n)) ist/sind oder
   - Start, Ziel oder bestellter Kundenhalt in einem Radius von 23 Kilometern (Luftlinie) um die betroffene Betriebsstelle liegt.

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. Der ZB hat hierfür auf Anfrage der DB InfraGO AG den entsprechenden Rahmenvertrag vorzulegen und die maßgebliche(n) Zugtrasse(n) zu benennen.

c) Ist eine Entscheidung nach Maßgabe von vorstehender lit. a) und b) bei Anmeldungen von Gleisen, die über die Zusatzausstattungen Innenreinigungsanlagen (Ziffer 7.3.1.2.5.8), stationäre Trinkwasserbefüllungsanlage (Ziffer 7.3.1.2.5.13), stationäre Abwasserentsorgungsanlagen (Ziffer 7.3.1.2.5.14) und/oder kombinierte stationäre Trinkwasserbefüllungs- und Abwasserentsorgungsanlage (Ziffer 7.3.1.2.5.15) verfügen, nicht möglich, so sind Anmeldungen des Schienenpersonenverkehrs, die zumindest eine der zuvor genannten Zusatzausstattungen beinhalten, vorrangig gegenüber anderen Anmeldungen.

d) Fassung für Entscheidungsverfahren in der Netzfahrplanperiode 2026: Die Regelung findet noch keine inhaltliche Anwendung. Die Anmeldephase im Netzfahrplan 2026 dient lediglich als Grundlage für die Erfassung der Ablehnungen und Nichtannahmen in den folgenden Netzfahrplanperioden.

   Fassung für Entscheidungsverfahren in der Netzfahrplanperiode 2027: Ist eine Entscheidung nach Maßgabe der vorstehenden lit. a) bis c) nicht möglich, wird die DB InfraGO AG die Anzahl der abgelehnten und nicht angenommenen Angebote zum Netzfahrplan gemäß Ziffer 7.3.1.6.3.1 in der letzten Netzfahrplanperiode für die jeweilige Betriebsstelle gegenüberstellen. Sie räumt dann der Anmeldung des Zugangsberechtigten den Vorrang ein, der in der Gegenüberstellung der letzten Netzfahrplanperiode im Vergleich in der jeweiligen Betriebsstelle die geringere Anzahl von Angeboten abgelehnt hat, bzw. diese ganz oder teilweise nicht angenommen hat.

   Fassung für Entscheidungsverfahren in der Netzfahrplanperiode 2028: Ist eine Entscheidung nach Maßgabe der vorstehenden lit. a) bis c) nicht möglich, wird die DB InfraGO AG die Anzahl der abgelehnten und nicht angenommenen Angebote zum Netzfahrplan gemäß Ziffer 7.3.1.6.3.1 in den beiden vorangegangenen Netzfahrplanperioden für die jeweilige Betriebsstelle gegenüberstellen.

   Sie räumt dann der Anmeldung des Zugangsberechtigten den Vorrang ein, der in der Gegenüberstellung der beiden vorangegangenen Netzfahrplanperioden im Vergleich in der jeweiligen Betriebsstelle die geringere Anzahl von Angeboten abgelehnt hat, bzw. diese ganz oder teilweise nicht angenommen hat.

e) Ist eine Entscheidung nach Maßgabe von vorstehenden lit. a) bis d) nicht möglich, wird die DB InfraGO 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 InfraGO AG für die konfliktbehaftete Kapazität zu zahlen wäre. Die Höchstgebote sind ausschließlich der Bundesnetzagentur in der genannten Frist zuzuleiten. Die Bundesnetzagentur informiert die DB InfraGO AG über die Ergebnisse. Die DB InfraGO AG wird den betroffenen ZB mit der Aufforderung zur Höchstgebotsabgabe mitteilen, in welcher Form die Abgabe des Höchstgebots 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.

   Für den Fall, dass ein nach Abschluss des Höchstpreisverfahrens angebotener ENV-SE vom ZB nicht angenommen wird, gilt Folgendes:

   - Nimmt der ZB, der das höchste Nutzungsentgelt angeboten hat (ZB1), das Angebot zum Abschluss eines ENV-SE nicht an, erfolgt die Zuweisung an denjenigen der verbliebenen bietenden ZB, der das nächsthöhere Nutzungsentgelt angeboten hat (ZB2). Der ZB1 hat die Differenz zwischen dem von ihm im Höchstpreisverfahren angebotenen Entgelt und dem von ZB2 angebotenen Entgelt an die DB InfraGO AG zu zahlen.
   - Nimmt der ZB2 das Angebot zum Abschluss eines ENVSE ebenfalls nicht an, erfolgt die Zuweisung an denjenigen der verbleibenden bietenden ZB, der das nächsthöhere Nutzungsentgelt angeboten hat (ZB3). Der ZB2 hat die Differenz zwischen dem von ihm im Höchstpreisverfahren angebotenen Entgelt und dem von ZB3 angebotenen Entgelt an die DB InfraGO AG zu zahlen.

- Gleiches gilt für jeden weiteren ZB, der im Höchstpreisverfahren ein Entgelt angeboten hat, entsprechend. Verbleibt nur noch ein bietender ZB, so erfolgt die Zuweisung an diesen ZB auf Basis seines abgegebenen Höchstgebotes. Nimmt der letzte verbleibende ZB das Angebot zum ENV-SE nicht an, so hat er die Differenz zwischen dem von ihm angebotenen Entgelt und dem nach Ziffer 7.3.1.4.1 ff berechneten Entgelt an die DB InfraGO AG zu zahlen.

Für den Fall, dass von vornherein lediglich ein Höchstgebot im Höchstpreisverfahren abgegeben wurde, so erfolgt die Zuweisung an diesen ZB auf Basis seines abgegebenen Höchstgebotes.

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. Eine Anmeldung von Kapazitäten in Serviceeinrichtungen von mehr als einer Netzfahrplanperiode ist nur möglich, wenn es sich um eine ununterbrochene Nutzung des ZB für das gesamte Netzfahrplanjahr handelt. Besteht hingegen für Kapazitäten in Serviceeinrichtungen bereits ein Einzelnutzungsvertrag, ist die Zuweisung zum Netzfahrplan längstens nur für den Zeitraum der folgenden Netzfahrplanperiode möglich. In diesen Fällen ist eine Zuweisung nur unter Maßgabe der Ziffer 7.3.1.6.3.1.1 Abs. 2 für den Zeitraum der folgenden Netzfahrplanperiode möglich. 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. Nur wenn nach Abschluss des Koordinierungsverfahrens die Zuweisung ununterbrochen an den ZB mit der Anmeldung für mehrere Netzfahrplanperioden erfolgt, erfolgt auch eine Zuweisung für die darüberhinausgehenden Netzfahrplanperioden an diesen ZB.

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 im Konflikt befinden, werden ausschließlich im Hinblick auf die nächste Netzfahrplanperiode koordiniert. Nur wenn nach Abschluss des Koordinierungsverfahrens die Zuweisung ununterbrochen an einen ZB erfolgt, erfolgt auch die Zuweisung für die darüberhinausgehenden Netzfahrplanperioden an diesen ZB.

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. Gemäß Ziffer 7.3.1.6.1.5 erfolgt die Zuweisung nach einem Entscheidungsverfahren (gemäß Ziffer 7.3.1.6.3.1.2) ausschließlich für den Zeitraum der jeweils folgenden Netzfahrplanperiode. Entgegen der Ziffer 7.3.1.6.3.1.2 findet daher die Regelung zur Teilzuweisung keine Anwendung.

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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO AG zu melden.

7.3.1.6.4 Zustandekommen des ENV-SE

Der ENV-SE kommt durch die Annahme des von der DB InfraGO AG unterbreiteten Angebots zustande. Die Annahme muss schriftlich oder elektronisch erfolgen, es sei denn, die INB 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 der DB InfraGO AG und der DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (RNI)

7.3.2.1 Allgemeine Informationen

Im folgenden Kapitel werden die Rechte und Pflichten im Verhältnis zwischen ZB und der DB InfraGO AG geregelt hinsichtlich der Nutzung der von der DB InfraGO AG im Geltungsbereich des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) betriebenen Personenbahnhöfe.

Die DB InfraGO AG informiert die ZB im Internet unter www.dbinfrago.com/ausstattung-personenbahnhoefe über die spezifischen Leistungen und Ausstattungsmerkmale der jeweiligen Personenbahnhöfen (u.a. Sitzgelegenheit, Wetterschutz, Dynamische Reisendeninformation, Servicemitarbeiter) sowie unter www.dbinfrago.com/barrierefreiheit-personenbahnhoefe über die Zugangsregelungen für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität. Soweit in den Personenbahnhöfen Aufzüge und Fahrtreppen vorhanden sind, wird eine ständige Verfügbarkeit der Aufzüge und Fahrtreppen nicht zugesichert. Die Applikation (App) „Bahnhof Live“ enthält aktuelle Informationen über die Verfügbarkeit von Aufzügen unter www.bahnhof.de/bahnhof-de/ueberuns/db_bahnhof_live.html.

Die DB InfraGO AG behält sich künftige Änderungen an den Personenbahnhöfen und eine entsprechende Anpassung der unter www.dbinfrago.com/ausstattung-personenbahnhoefe genannten Infrastrukturbeschreibung vor.

Die DB InfraGO AG informiert die ZB unverzüglich über kurzfristig durchzuführende Bauarbeiten in den Personenbahnhöfen und sich daraus ergebende Einschränkungen oder Änderungen.

7.3.2.2 Leistungen in den Personenbahnhöfen

7.3.2.2.1 Leistungen in den Personenbahnhöfen der DB InfraGO AG

Die Leistungen der DB InfraGO AG in den von ihr betriebenen Personenbahnhöfen umfassen die im Stationsnutzungsvertrag vereinbarten Nutzungsgewährungen (siehe Ziffer 7.3.2.6.3).

Zusätzlich bietet die DB InfraGO AG den ZB an ausgewählten Stationen weitere Leistungen gemäß Anlage 5.7.6 Abschnitt III. an. Die DB InfraGO AG orientiert sich dabei am Reisendenaufkommen, den örtlichen Verhältnissen der Station und des jeweiligen Bahnsteigs. Eine rechtliche Gewähr bzw. ein rechtlicher Anspruch auf diese weiteren Leistungen besteht für den ZB nicht.

Auf Wunsch des ZB können über das aktuell vorhandene Angebot hinausgehende Leistungen und hierfür anfallende Entgelte vereinbart werden. Diese sind unter folgendem Link zu finden:

www.dbinfrago.com/weitere-leistungen-personenbahnhoefe

Die DB InfraGO AG behält sich zudem das ausschließliche Recht vor, in den Personenbahnhöfen personenbediente Serviceleistungen gegenüber den Reisenden zu erbringen (siehe Anlage 5.7.6). Sie beachtet dabei die folgenden Qualitätskriterien für ihre Servicekräfte:

- Körperliche und gesundheitliche Tauglichkeit;
- Vorhandensein ausreichender Deutschkenntnisse; Fremdsprachenkenntnisse sind von Vorteil;
- Kenntnisse der örtlichen Gegebenheiten, Unfallverhütungs- und sonstigen einschlägigen Bestimmungen;
- Fähigkeit zur Konfliktbewältigung;
- Qualifikation als Ersthelfer i.S.v. § 10 Arbeitsschutzgesetz (ArbSchG) und § 21 des Siebten Buches des Sozialgesetzbuchs (SGB VII);
- Fähigkeit zum Umgang mit Kommunikationsmedien (z.B. Mobiltelefon, Sprechfunk);
- Kenntnisse betrieblicher Zusammenhänge (Kooperation mit 3-S-Zentralen und weiteren Organisationseinheiten der DB InfraGO AG);
- Kenntnisse im Umgang mit Ersatz- und Busnotverkehr sowie
- Fähigkeit zum Umgang mit den technischen Einrichtungen im Bahnhof (z.B. Hublift).

Die Personale sind im Einsatz durch geeignete Arbeitskleidung eindeutig als Mitarbeiter der DB InfraGO AG bzw. von dieser beauftragter Unternehmen erkennbar zu machen. Die eingesetzten Servicekräfte sollen im Einsatz ein gepflegtes Erscheinungsbild bieten.

Tätowierungen sollen nicht sichtbar sein. Außerdem ist eine richtig zeigende Uhr zu tragen. Die Servicekräfte sollen in der Lage sein, einfache Auskünfte zum Fahrplan, zur jeweiligen Stadt und zum Service in den Stationen zu erteilen.

In Personenbahnhöfen, in denen die DB InfraGO AG selbst keine personenbedienten Serviceleistungen erbringt, bietet sie allen ZB auf Nachfrage individuelle personenbediente Serviceleistungen (Ausstellung von Verspätungsbescheinigungen, Ein- und Ausstiegshilfe für mobilitätseingeschränkte Reisende, sonstige Hilfestellungen für Reisende) gegen ein gesondertes und im Preisblatt der DB InfraGO AG für personenbediente Serviceleistungen, die über die Basisleistungen hinausgehen (abrufbar unter www.dbinfrago.com/weitere-leistungen-personenbahnhoefe) festgelegtes Entgelt an. Nimmt der ZB dieses Angebot nicht in Anspruch, darf er diese Serviceleistungen nach Maßgabe der oben genannten Qualitätskriterien selbst erbringen. Hierzu ist jeweils ein Gestattungsvertrag mit der DB InfraGO AG abzuschließen. Personaleinsätze der ZB haben die ZB im Voraus der DB InfraGO AG anzuzeigen. Das eingesetzte Personal unterliegt den betrieblichen Weisungen der DB InfraGO AG.

7.3.2.2.2 Leistungen in den Personenbahnhöfen der RNI

Mit dem Stationsnutzungsvertrag (SNV-RNI) gewährt die RNI dem ZB den Zugang zur Nutzung der Infrastruktur der von ihr betriebenen Personenbahnhöfe, Haltestellen und Haltepunkten für das Erbringen eigener Eisenbahnverkehrsleistungen nach Maßgabe der Ziffer 7.3.2.2.

Mit dem SNV gewährt die RNI den ZB die Nutzung der Personen-bahnhöfe. Diese Nutzung umfasst:

a) Nutzung durch Kunden und Mitarbeitende des ZB; diese haben die Möglichkeit, sich auf dem öffentlich zugänglichen Bahnhofsgelände aufzuhalten, das jeweils bestehende Serviceangebot in Anspruch zu nehmen und alle der Öffentlichkeit zur Verfügung stehenden Einrichtungen zu betreten.

b) Nutzung durch Dritte, derer sich der ZB bei der Erbringung von Eisenbahnverkehrsdienstleistungen bedient; diese dürfen sich im Rahmen der Durchführung ihrer Leistung für den ZB auf dem Bahnhofsgelände aufhalten. Darüber hinausgehende Nutzungen sind gesondert zu vereinbaren.

Die Nutzung der Stationen ist nur zu dem vertraglich vereinbarten Nutzungszweck im betriebsüblichen Maße zulässig. Eine Nutzung, die über das betriebsübliche Maß hinausgeht, muss grundsätzlich gesondert vereinbart werden. Beabsichtigt der ZB, hiervon – auch kurzfristig – abzuweichen, ist vorher die Zustimmung der im SNV-RNI genannten Ansprechpartner einzuholen.

Die RNI 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.

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.

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 in Ziffer 3.3.5.5.2 beschriebenem Umfang und Terminstellung zur Verfügung. Fahrplan-abweichungen, zusätzliche Züge und Sonderzüge werden – bei rechtzeitiger Mitteilung durch das EVU/den ZB (mindestens jedoch drei Werktage vor dem Verkehrstag) – durch Sonderaushänge be-kannt 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 E-VU/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 Erstel-lung 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 verkehrli-che und tarifliche Informationen verwenden. Die Nutzung der Informa-tionsflächen 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 E-VU/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 Fahr-ausweisvertriebs zu überlassen. Die RNI ist vor Abschluss eines Überlassungsvertrages hierüber zu unterrichten. Alle Kosten für Aufstellung, einschließlich Stromanschluss, Standorträderungen, 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 Ab-ständen 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 Rei-senden ggf. kostenpflichtig sein kann;
   - Toiletten, deren Benutzung für den Reisenden ggf. kostenpflichtig sein kann.
2. Service
   - Fahrplanbezogene Auskünfte;
   - Hilfestellung bei Fundsachen.

7.3.2.3 Beschreibung der Personenbahnhöfe

Die Personenbahnhöfe der DB InfraGO AG sind in verschiedene Kategorien eingeteilt. Die Systematik der Kategorisierung ist in Anlage 5.7.6 beschrieben.

Die RNI informiert die ZB im Internet unter www.dbinfrago.com/bahnsteige über die spezifischen Leistungen und Ausstattungsmerkmale der jeweiligen Personenbahnhöfe (u.a. Wetterschutz). Ebenfalls im Internet wird über die Zugangsregelungen für Personen mit Behinderungen und Personen mit eingeschränkter Mobilität informiert unter www.bahn.de/fahrgastrechte-zugangsregeln.

7.3.2.4 Stationsentgelte

Für die vereinbarte Nutzungsgewährung der Personenbahnhöfe ist vom ZB ein Stationsentgelt zu entrichten.

Geht der Leistungsumfang der tatsächlichen Nutzung über den Leistungsumfang der vereinbarten Nutzung hinaus, ist zusätzlich ein Stationsentgelt für diese darüber hinausgehende tatsächliche Nutzung zu entrichten. Grundsätzlich hat der ZB mindestens das aus der Anmeldung resultierende, vertraglich geschuldete Entgeltvolumen zu entrichten. Abweichend von Ziffer 7.3.2.6.3 ist für eine nicht in Anspruch genommene Nutzung der Personenbahnhöfe, die aus Gründen resultiert, die nicht im Verantwortungsbereich der DB InfraGO AG liegt, ein reduziertes Stationsentgelt in Höhe von 95% des Entgelts für eine in Anspruch genommene Nutzung zu entrichten.

Für die Bemessung der Stationsentgelte wird aufgrund der Vorgaben des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) zwischen den Verkehrssegmenten i.S.d. § 36 Abs. 2, Nr. 2 ERegG und den Schienenpersonenfernverkehrsdiensten (SPFV) unterschieden. Gem. Ziffer 5.2.2.2.2 sind dem SPFV im Sinne dieser INB Zugtrassen zuzuordnen, die der Personenbeförderung dienen und die kein Schienenpersonennahverkehr sind. Zusätzlich werden dem SPFV alle Trassen des Marktsegmentes Charter/Nostalgie (Ziffer 5.3.2.4) unabhängig von der Länge zugeordnet.

7.3.2.4.1 Bemessung der Stationsentgelte

7.3.2.4.1.1 Bemessung der Stationsentgelte der DB InfraGO AG für Verkehrsleistungen i.S.d. § 36 Abs. 2, Nr. 2 ERegG

Die Stationsentgelte für Verkehrsleistungen i.S.d. § 36 Abs. 2, Nr. 2 ERegG richten sich nach Preisklassen. Die Preisklasse der jeweiligen Station entspricht der Kategorie, der die Station im Jahr 2017 zugeordnet war. Sofern es sich um Stationen handelt, die nach 2017 neu in Betrieb genommen worden sind, ergibt sich die Preisklasse aus der Kategorie der Station, der sie nach den nachfolgenden Bestimmungen in dieser Ziffer zugeordnet werden.

Stationsentgelte für die Nutzung der Stationen durch SPNV-Dienste und sonstige Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (§ 36 Abs. 2, Nr. 2 ERegG) werden wie folgt berechnet:

Die Entgelte für die Nutzung der Personenbahnhöfe, die im Kalenderjahr 2021 für die jeweilige Station ab dem 01.01.2021 gültig waren, werden jeweils jährlich gemäß § 37 Abs. 2, S. 2 ERegG und § 37 Abs. 3 ERegG angepasst. Aus der Anpassung ergibt sich das für die Nutzung des jeweiligen Personenbahnhofs zu entrichtende Stationsentgelt, das ab dem 01.01.2022 gültig ist und in den Folgejahren jeweils jährlich gemäß § 37 Abs. 2, S. 2 ERegG und gemäß § 37 Abs. 3 ERegG angepasst wird. Die Anpassung gemäß § 37 Abs. 2, S. 2 ERegG für die Jahre 2022 bis 2024 liegt bei 1,8 % p.a. Für das Jahr 2025 hat die DB InfraGO AG eine Steigerung der Entgelte gemäß§ 37 Abs. 2, S. 2 ERegG in Höhe von 3 % beantragt, welche von der Bundesnetzagentur in Höhe von 1,8 % p.a. genehmigt wurde. Die DB InfraGO AG verfolgt mit Rechtsmitteln vor dem Verwaltungsgericht Köln das Ziel, eine Genehmigung in Höhe von 3 % zu erlangen. Sollten die Rechtsmittel Erfolg haben, ändert sich insoweit die Steigerungsrate der Entgelte entsprechend ab 2025.

Die Entgelte für die Nutzung der Personenbahnhöfe werden für das Jahr 2026 gemäß § 32 Abs. 1 ERegG in der Weise angepasst, dass sie auf Grundlage desr im Kalenderjahr 2021

für den jeweiligen Personenbahnhof gültigen Entgelts zzgl. einer Dynamisierung von jährlich 1,8 % für die Jahre 2022 bis 2025 und einer 23,5 %igen Dynamisierung für das Jahr 2026 gebildet werden. Aus der Anpassung ergibt sich das für die Nutzung des jeweiligen Personenbahnhofs zu entrichtende Stationsentgelt, das ab 01.01.2026 gültig ist.

Sollten die vorstehenden Entgelte von der Bundesnetzagentur ab dem 01.01.2026 nicht genehmigt werden, gelten die folgenden Entgelte:

Die Entgelte für die Nutzung der Personenbahnhöfe, die im Kalenderjahr 2021 für die jeweilige Station ab dem 01.01.2021 gültig waren, werden jeweils jährlich gemäß § 37 Abs. 2, S. 2 ERegG und § 37 Abs. 3 ERegG angepasst. Aus der Anpassung ergibt sich das für die Nutzung des jeweiligen Personenbahnhofs zu entrichtende Stationsentgelt, das ab dem 01.01.2022 gültig ist und in den Folgejahren jeweils jährlich gemäß § 37 Abs. 2, S. 2 ERegG und gemäß § 37 Abs. 3 ERegG angepasst wird. Die Anpassung gemäß § 37 Abs. 2, S. 2 ERegG für die Jahre 2022 bis 2025 liegt bei 1,8 % p.a.. Für das Jahr 2025 hat die DB InfraGO AG eine Steigerung der Entgelte gemäß § 37 Abs. 2, S. 2 ERegG in Höhe von 3 % beantragt, welche von der Bundesnetzagentur in Höhe von 1,8 % p.a. genehmigt wurde. Die DB InfraGO AG verfolgt mit Rechtsmitteln vor dem Verwaltungsgericht Köln das Ziel, eine Genehmigung in Höhe von 3 % zu erlangen. Sollten die Rechtsmittel Erfolg haben, ändert sich insoweit die Steigerungsrate der Entgelte entsprechend ab 2025. Ab dem Jahr 2026 und ab den Folgejahren liegt die Steigerungsrate bei 3% p.a. zzgl. Veränderungen gemäß § 37 Abs. 3 ERegG.

Die Stationsentgelte des jeweiligen Personenbahnhofs im jeweiligen Aufgabenträgergebiet werden in Abhängigkeit von ihrer Höhe in Preisklassen zusammengefasst. Die Zuordnung des jeweiligen Personenbahnhofs zu einer Preisklasse ergibt sich aus der Übersicht auf der Internetseite www.dbinfrago.com/stationspreise. Das jeweilige Stationsentgelt ergibt sich aus der www.dbinfrago.com/stationspreise. Die Stationsentgelte gelten jeweils für ein Kalenderjahr.

Das jeweilige Stationsentgelt weicht gemäß § 37 Abs. 3 und Abs. 3 a ERegG von dem oben stehenden Betrag ab, soweit eine abweichende Vereinbarung zur Höhe der Entgelte zwischen DB InfraGO AG und einer Gebietskörperschaft oder einem Aufgabenträger des SPNV im Sinne des § 1 Abs. 30 ERegG getroffen ist.

Die Preisklasse für das Stationsentgelt für die Nutzung von Personenbahnhöfen, die von DB InfraGO AG neu in Betrieb genommen werden, richtet sich nach der jeweiligen Kategorie und dem jeweiligen Aufgabenträgergebiet, in welche der neu in Betrieb genommene Personenbahnhof jeweils eingeordnet wird. Das so ermittelte Stationsentgelt wird entsprechend der obigen Systematik jährlich angepasst.

Zur Einordnung des neu in Betrieb genommenen Personenbahnhofs wird eine Kategorisierungssystematik zugrunde gelegt, die in Anlage 7.3.2.4.1.1 zu diesen INB beschrieben ist.

Nach dem Kategoriepreismodell sind bundesweit sieben Kategorien definiert. Neu in Betrieb genommene Stationen der DB InfraGO AG werden einer der sieben Kategorien im jeweiligen Aufgabenträgergebiet zugeordnet.

7.3.2.4.1.2 Bemessung der Stationsentgelte der RNI für Verkehrsleistungen i.S.d. § 36 Abs. 2, Nr. 2 ERegG

Die Stationsentgelte für Verkehrsleistungen i.S.d. § 36 Abs. 2 Nr. 2 EregG für die Nutzung der Stationen der RNI werden nach einem Regionalpreismodell gebildet. Die Stationen der RNI sind jeweils einem Regio-Netz zugeordnet. Die Zuordnung ist der Stationspreisliste zu entnehmen. Die Stationspreisliste wird einmal im Jahr zum Beginn des Kalenderjahrs veröffentlicht unter www.deutschbahn.com/regionetz.

Stationsentgelte für die Nutzung der Verkehrsstationen durch Schienenpersonennahverkehrsdienste und sonstige Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (§ 26 Abs. 2 Nr. 2 ERegG) werden wie folgt berechnet:

Die Stationsentgelte, die in der Netzfahrplanperiode 2025/2026 für die jeweilige Verkehrsstation ab dem 01.01.2026 gültig waren, werden jährlich gemäß § 37 Abs. 2 ERegG in Höhe der Änderung des Gesamtbetrages der den Ländern zustehenden Regionalisierungsmittel angepasst. Aus dieser Anpassung ergibt sich das für die Nutzung der jeweiligen Verkehrsstation zu entrichtende Stationsentgelt. Die erste Erhöhung erfolgt zum 01.01.2027; die nächsten erfolgen dann jährlich zum jeweiligen 01.01. des neuen Geschäftsjahres (Stationsentgelt 01.01.2027 + Änderungsrate Regionalisierungsmittel = Stationsentgelt 2028, Stationsentgelt 2028 + Änderungsrate Regionalisierungsmittel = Stationsentgelt 2029 usw.). Eine Nachberechnung von bereits vor der ersten Entgelterhöhung abgerechneten Stationshalten erfolgt nicht.

Die nach obigen Grundsätzen errechneten Entgelte werden auch im Falle der Nutzung der Verkehrsstationen durch Schienenpersonen-fernverkehrsdienste erhoben.

Die jeweils gültigen Stationspreise werden in der Liste der Entgelte veröffentlicht.

7.3.2.4.1.3 Bemessung der Stationsentgelte für Schienenpersonenfernverkehrsdienste

Damit die DB InfraGO AG gemäß § 32 Abs. 1 ERegG die Kosten für die Erbringung der Leistungen zuzüglich eines angemessenen Gewinns decken kann, werden die Stationsentgelte für Schienenpersonenfernverkehrsdienste auf Grundlage der Kosten der Personenbahnhöfe zuzüglich eines einheitlichen prozentualen Deckungsbeitrages gebildet, soweit diese nicht bereits durch die Entgelte gemäß Ziffer 7.3.2.4.1.1 gedeckt werden.

Berücksichtigt werden Kosten der Eisenbahninfrastruktur im Sinne des § 2 Abs. 9 AEG sowie alle den Personenbahnhöfen zuordenbaren sonstigen Kosten. Erlöse und Kosten aus der Vermietung und Verpachtung von Bahnhofsflächen/Empfangsgebäuden werden im Rahmen der Stationspreisermittlung nicht berücksichtigt.

Die Stationsentgelte werden regional nach den Gebieten der SPNV-Aufgabenträger gebildet. Grundlage für die Preisbildung ist die Zuordnung der Zughalte zu Kategorien der Verkehrsstationen nach der in Ziffer 7.3.2.4.1.1 genannten Systematik.

Die Preisbildung erfolgt auf Basis eines kategorie- und aufgabenträgerspezifischen Kostenbezugs.

Die Bildung der Stationsentgelte im SPFV erfolgt auf Grundlage der Entgelte im SPFV je Preisklasse und Aufgabenträgergebiet des Jahres 2021. Diese Entgelte werden mit einer zusammengesetzten Dynamisierungsrate fortgeschrieben. Die Dynamisierungsrate für das Jahr 2026 beträgt 11,1%. Die Entgelte sind ab dem 01.01.2026 gültig. Das jeweilige Stationsentgelt ergibt sich aus der Übersicht auf der Internetseite www.dbinfrago.com/stationspreise.

Die DB InfraGO AG behält sich vor, im Falle der Änderung eisenbahnregulierungsrechtlicher Vorschriften oder im Falle von regulierungsbehördlichen Maßnahmen, die die Preisbildung an den Personenbahnhöfen zum Gegenstand haben, die Stationsentgelte unterjährig anzupassen. Bei unterjährigen Preisänderungen gelten die Regelungen der INB bezüglich der jährlichen Preisbildung entsprechend.

7.3.2.4.1.4 Nachweis für Verkehre i.S.d. § 36 Abs. 2, Nr. 2 ERegG

Verkehre gelten grundsätzlich als Verkehre i.S.d. § 36 Abs. 2, Nr. 2 ERegG, wenn im zugehörigen ENV die Verkehrsart Schienenpersonennahverkehr vereinbart wurde.

Die DB InfraGO AG verpflichtet sich, Details über vertragliche Vereinbarungen, soweit ihr diese im Rahmen des Nachweises für die Voraussetzungen nach vorstehendem Absatz bekannt geworden sind, vertraulich zu behandeln und ausschließlich zum Zwecke der Abgrenzung der

Verkehrsleistungen zu verwenden. Gleiches gilt für Verkehrsdaten, mit denen das Vorliegen der Voraussetzung nach vorstehendem Absatz nachgewiesen wird.

7.3.2.4.2 Berechnung des Stationsentgelts

7.3.2.4.2.1 Berechnung des Stationsentgelts DB InfraGO AG

Die vom ZB zu entrichtenden Entgelte werden nach den Regelungen dieser Ziffer und auf der Grundlage der zum Zeitpunkt der jeweiligen Nutzung gültigen veröffentlichten Stationspreislisten auf der Internetseite www.dbinfrago.com/stationspreise berechnet.

Das vom ZB zu entrichtende Stationsentgelt ergibt sich aus der Multiplikation des in der zum Zeitpunkt der jeweiligen Nutzung gültigen Stationspreisliste veröffentlichten Stationsentgeltes für die jeweilige Verkehrsart und Personenbahnhof x Anzahl der Halte. Bei Abweichungen zwischen dem Leistungsumfang der tatsächlichen Nutzung und dem Leistungsumfang der vereinbarten Nutzung gilt Ziffer 7.3.2.4.

Das Entgelt bezieht sich auf die Nutzungsgewährung für jeden ausfahrenden Zug, der einen Verkehrshalt hatte. Ein Verkehrshalt dient dem Ein- und/oder Aussteigen von Reisenden unabhängig davon, ob ein Ein- und/oder Ausstieg stattgefunden hat. Der Zug wird über seine Zugnummer definiert. Zughalte an Zielbahnhöfen (Endhalte) bleiben von der Abrechnung eines Stationsentgelts ausgenommen.

Das Entgelt für die Nutzung des einzelnen Personenbahnhofs wird den ZB diskriminierungsfrei in Rechnung gestellt. Rabatte oder Preisnachlässe werden nicht gewährt.

Die Abrechnung des Stationsnutzungsentgelts erfolgt nach den Regelungen der Ziffern 5.9.1 und 5.9.4.2. Eine Sicherheitsleistung ist ggf. nach den Regelungen der Ziffer 5.9.2.2 zu stellen.

7.3.2.4.2.2 Berechnung des Stationsentgelts RNI

Das vom ZB zu entrichtende Stationsentgelt ergibt sich aus der Multiplikation des in der Stationspreisliste veröffentlichten Stationspreises für das jeweilige Regio-Netz x Anzahl der Zughalte. Bei Abweichungen zwischen dem Leistungsumfang der tatsächlichen Nutzung und dem Leistungsumfang der vereinbarten Nutzung gilt Ziffer 7.3.2.4. Die veröffentlichte Stationspreisliste ist zu finden unter www.deutschebahn.com/regionetz.

Das Entgelt bezieht sich auf die Nutzungsgewährung für jeden abfahrenden Zug, der einen Verkehrshalt (Zwischen- und/oder Endhalt) hat. Ein Verkehrshalt dient dem Ein- und/oder Aussteigen von Reisenden unabhängig davon, ob ein Ein- und/oder Ausstieg stattfindet. Der Zug wird über die Zugnummer definiert.

Nutzt das EVU Stationen, ohne dass zuvor ein Vertrag über deren Nutzung zustande gekommen ist und liegen die Gründe für den nicht erfolgten Vertragsschluss außerhalb des Einflussbereichs der RNI (Schwarznutzung), wird gegenüber dem nutzenden EVU neben dem zu entrichtenden Nutzungsentgelt eine zusätzliche Aufwandspauschale in Höhe von 100,00 EUR für jede Nutzung eines Personenbahnhofs, über die ein Vertrag hätte geschlossen werden müssen, in Rechnung gestellt. Dies gilt nicht bei Halten, für die es dem EVU objektiv unmöglich oder nicht zumutbar ist, eine rechtzeitige Anmeldung vorzunehmen.

7.3.2.5 Zugangsbedingungen für die Nutzung der Personenbahnhöfe

Die Benutzung der von DB InfraGO AG betriebenen Stationen setzt – neben den Regelungen der Ziffer 3.2.1.3 – Folgendes voraus:

a) Der ZB muss nach Maßgabe eines SNV und der INB zur Benutzung berechtigt sein.

b) Der ZB ist für die Sicherheit seines Betriebs verantwortlich. Dies beinhaltet u.a. Folgendes:

   Der ZB ist verpflichtet, den für die Benutzung der von der DB InfraGO AG betriebenen Personenbahnhöfen geltenden Stand der Technik zu beachten. Der Stand der Technik ergibt sich

u.a. aus dem betrieblich-technischen Regelwerk in der jeweils gültigen Fassung. Das betrieblich-technische Regelwerk wird kostenfrei im Internet unter www.dbinfrago.com/regelwerke zur Verfügung gestellt.

Gedruckte Exemplare des betrieblich-technischen Regelwerks sind erhältlich bei:

DB InfraGO AG
Medien und Kommunikation
Griesbachstraße 7
76185 Karlsruhe
Telefon: +49 (0) 721 938 5965
E-Mail: dzd-bestellservice@deutschebahn.com

Informationen über aktuelle Bezugspreise gedruckter Exemplare sind bei der DB InfraGO AG erhältlich.

Der ZB steht dafür ein, 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 SNV 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.

7.3.2.6 Zustandekommen des Vertrags über die Nutzung eines durch die DB InfraGO AG oder der RNI betrieben Personenbahnhofs (Stationsnutzungsvertrag)

ZB oder einbezogene EVU, die eine Trasse angemeldet haben, die Halte an Personenbahnsteigen der DB InfraGO AG vorsieht, sind verpflichtet, einen Stationsnutzungsvertrag (SNV) mit der DB InfraGO AG über die Nutzung der sich an die jeweiligen Personenbahnsteige anschließenden Personenbahnhöfe abzuschließen. Im SNV werden die Personenbahnhöfe, deren Nutzung gewährt wird sowie die Anzahl der Zughalte, auf die sich die Nutzungsgewährung bezieht, geregelt. Mit dem SNV wird für Zugfahrten im Netzfahrplan die Nutzungsgewährung für ein Fahrplanjahr vereinbart, für Zugfahrten im Gelegenheitsverkehr die Nutzungsgewährung für die jeweiligen Verkehrstage.

Der SNV kommt durch die Annahme des von der DB InfraGO AG unterbreiteten Angebots zustande. Die Annahme erfolgt ausschließlich im elektronischen Geschäftsverkehr über das Stationsportal gemäß den Bedingungen für Stationen in Ziffer 7.3.2.6.1, es sei denn, die INB enthalten hierzu besondere Bestimmungen.

Der SNV kommt spätestens mit der Inanspruchnahme der Leistung zustande.

Die Abgabe eines Angebots zum Abschluss eines SNV setzt die Anmeldung durch den Zugangsberechtigten nach Maßgabe dieser Ziffer und den hier genannten Anforderungen voraus. Die Anmeldung erfolgt entweder durch das EVU als ZB nach § 1 Abs. 12 Nr. 1 1. Alt. ERegG oder durch einen ZB nach § 1 Abs. 12 Nr. 1 2. Alt. oder § 1 Abs. 12 Nr. 2 ERegG.

In den Fällen des § 1 Abs. 12 Nr. 1 2. Alternative und Nr. 2 a) und c) ERegG zeigt der Zugangsberechtigte der DB InfraGO AG bei der Anmeldung an, ob, zu welchem Zeitpunkt und in welchem Umfang EVU einbezogen werden und an wen das Angebot zum Abschluss eines SNV (im Folgenden: das Angebot) zu richten ist.

Nutzen das EVU oder der ZB Stationen, ohne dass zuvor ein Vertrag über das Stationsportal über diese Nutzung geschlossen wurde und liegen die Gründe für den nichterfolgten Vertragsschluss außerhalb des Einflussbereichs der DB InfraGO AG (Schwarznutzung), wird gegenüber dem nutzenden EVU neben dem zu entrichtenden Nutzungsentgelt eine zusätzliche

Aufwandspauschale in Höhe von 100 Euro für jede Nutzung der Serviceeinrichtung, über die ein Vertrag über das Stationsportal hätte abgeschlossen werden müssen, in Rechnung gestellt.

Dies gilt nicht bei Halten, für die es dem EVU objektiv unmöglich oder nicht zumutbar ist, eine rechtzeitige Anmeldung vorzunehmen.

7.3.2.6.1 Anmeldung der Nutzung des Personenbahnhofs

Die Anmeldung für die Nutzung der Stationen erfolgt ausschließlich über das webbasierte Stationsportal im Internet unter www.dbinfrago.com/stationsportal. Der Aufbau und die Funktionalitäten des Stationsportals werden in einem Anwenderhandbuch beschrieben, das im Internet unter www.dbinfrago.com/stationsportal zur Verfügung steht.

Anmeldungen für die Nutzung der Personenbahnhöfe für die jeweils kommende Netzfahrplanperiode, die nicht zum Gelegenheitsverkehr erfolgen, müssen unverzüglich nach Abschluss des Trassennutzungsvertrages, spätestens jedoch am 15. Oktober, vorliegen und die nachstehenden Daten, im Folgenden Pflichtdaten genannt, enthalten:

Je DB InfraGO AG- Geschäftspartnernummer und Fahrplanjahr „zugbezogene“ Angaben wie

- Zugnummer,
- Verkehrszeitraum (Beginn und Ende),
- Verkehrsleistung (Schienenpersonennahverkehrsdienste (SPNV) im Sinne des § 36 Abs. 2 Nr. 2 ERegG/Schienenpersonenfernverkehrsdienste (SPFV),
- Abfahrtsbahnhof,
- Zielbahnhof und – sofern vorhanden – Zwischenziele bzw. via Bahnhöfe (sofern betrieben durch die DB InfraGO AG),
- Verkehrstageregelung.

Für Stationshalte im Gelegenheitsverkehr sind darüber hinaus folgende Daten im Rahmen der Anmeldung zu übermitteln:

- Abfahrtszeit,
- Ankunftszeit,
- Angaben der Halteart,
- ggf. Dampflokbetrieb.

Ferner können bei der Anmeldung von Stationshalten im Jahresfahrplan als auch im Gelegenheitsverkehr weitere optionale Daten übermittelt werden.

Fehlende Pflichtdaten fordert die DB InfraGO AG beim ZB unverzüglich nach. Der ZB ist verpflichtet, die Daten innerhalb von drei Werktagen nach Nachforderung zu übermitteln. Übermittelt der ZB innerhalb dieser Frist die Daten nicht, behandelt die DB InfraGO AG die Anmeldung als fehlend.

Anmeldungen im Gelegenheitsverkehr sollen regelmäßig 18 Arbeitstage (Montag bis Freitag) vor dem geplanten Verkehrstag bei der DB InfraGO AG über das Stationsportal vorgenommen werden. Die DB InfraGO AG ist nur dann zum Aushang eines gesonderten Fahrplans sowie zu weiteren kategoriespezifischen Basisleistungen verpflichtet, wenn der SNV mindestens drei Arbeitstage (Montag bis Freitag) vor dem geplanten Verkehrstag geschlossen wurde und alle in dieser Ziffer genannten Pflicht- und in Ziffer 3.3.5.5.3 genannten fahrplanrelevanten Daten zum Anmeldezeitpunkt vom ZB zur Verfügung gestellt wurden.

Sollte eine Anmeldung über das Stationsportal aufgrund eines technischen Ausfalls nicht möglich sein, kann der ZB die Anmeldung auch per E-Mail oder auf schriftlichem Wege vornehmen. Als ein technischer Ausfall gilt nicht eine Störung im Bereich der technischen Ausstattung des ZB.

Die entsprechenden Muster für die Anmeldeformulare können unter www.dbinfrago.com/stations-portal abgerufen werden.

7.3.2.6.2 Vertragsangebot durch die DB InfraGO AG bzw. RNI

Die DB InfraGO AG oder die RNI gibt den Anträgen auf die Nutzung der Personenbahnhöfe statt, soweit der ZB einen ENV abgeschlossen hat, der einen Verkehrshalt unter Nutzung des entsprechenden Personenbahnsteigs vorsieht, an den der Personenbahnhof anschließt, dessen Nutzung beantragt wird. Bei fristgerecht eingegangenen Anmeldungen von Stationsnutzungen im Netzfahrplan erhält der ZB spätestens vier Wochen vor dem jährlichen Fahrplanwechsel im Dezember ein Angebot zum Abschluss eines SNV, an das die DB InfraGO AG oder die RNI vier Wochen gebunden ist. Das Angebot kann vom ZB ausschließlich im elektronischen Geschäftsverkehr über das Stationsportal angenommen werden. Geht der DB InfraGO AG oder der RNI innerhalb der in Satz 2 genannten Frist keine Annahme des Angebotes zu, ist sie berechtigt, die Anmeldung abzulehnen.

Werden Anmeldungen für Halte im Gelegenheitsverkehr über das Stationsportal vorgenommen, wird der SNV abweichend von Ziffer 7.3.2.6.1 ausschließlich im elektronischen Geschäftsverkehr über das Stationsportal geschlossen. Bei fristgerecht eingegangenen Anmeldungen im Gelegenheitsverkehr erhält der ZB spätestens fünf Tage nach Eingang der vollständigen Anmeldung über das Stationsportal ein Angebot zum Abschluss eines SNV, an das die DB InfraGO AG oder die RNI fünf Tage gebunden ist. Für kurzfristigere Anmeldungen von Gelegenheitsverkehren erhält der ZB das Angebot unverzüglich. Bei Anmeldungen im Gelegenheitsverkehr, die sich auf die nachfolgende Netzfahrplanperiode beziehen, erhält der ZB abweichend von Satz 1 spätestens vier Wochen vor dem jährlichen Fahrplanwechsel im Dezember ein Angebot zum Abschluss eines SNV.

Sollte eine Annahme des Angebots der DB InfraGO AG oder der RNI zum Abschluss eines SNV über das Stationsportal aufgrund eines technischen Ausfalls nicht möglich sein, können der ZB und die DB InfraGO AG oder die RNI in Abweichung von Ziffer 7.3.2.6.1 den Vertrag auch per E-Mail oder auf schriftlichem Wege abschließen. Als ein technischer Ausfall gilt nicht eine Störung im Bereich der technischen Ausstattung des ZB.

7.3.2.6.3 Inhalt des SNV

Mit dem SNV gewährt die DB InfraGO AG oder die RNI den ZB die Nutzung der Personenbahnhöfe. Diese Nutzung umfasst:

a) Nutzung durch Kunden und Mitarbeitende des ZB; diese haben die Möglichkeit, sich auf dem öffentlich zugänglichen Bahnhofsgelände aufzuhalten, das jeweils bestehende Serviceangebot in Anspruch zu nehmen und alle der Öffentlichkeit zur Verfügung stehenden Einrichtungen zu betreten.

b) Nutzung durch Dritte, derer sich der ZB bei der Erbringung von Eisenbahnverkehrsdienstleistungen bedient; diese dürfen sich im Rahmen der Durchführung ihrer Leistung für den ZB auf dem Bahnhofsgelände aufhalten. Darüber hinausgehende Nutzungen sind gesondert zu vereinbaren.

Die Nutzung der Personenbahnhöfe ist nur zu dem vertraglich vereinbarten Nutzungszweck im betriebsüblichen Maße zulässig. Eine Nutzung, die über das betriebsübliche Maß hinausgeht, muss grundsätzlich gesondert vereinbart werden. Beabsichtigt der ZB, hiervon –auch kurzfristig – abzuweichen, ist vorher die Zustimmung der im SNV genannten Ansprechpartner einzuholen.

Die DB InfraGO AG hat die Personenbahnhöfe verschiedenen Kategorien zugeordnet. Sie bietet den ZB an Stationen einer Kategorie mindestens die in Anlage 5.7.6 genannten kategoriespezifischen Basisleistungen an. Die Ausstattung der Stationen ergibt sich aus Ziffer 7.3.2.2.1.

Abweichungen von den mit dem SNV gewährten Halten aus Gründen, die außerhalb des Leistungsbereiches der DB InfraGO AG 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 DB InfraGO AG liegen. Die Befreiung des Vertragspartners von seiner Pflicht zur Gegenleistung richtet sich nach den allgemeinen zivilrechtlichen Vorschriften.

7.3.2.6.4 Kündigung

Bei Kündigung des Trassenvertrags, in dem die Halte an zum jeweiligen Personenbahnhof gehörenden Personenbahnsteig enthalten sind, wird die DB InfraGO AG oder die RNI den SNV zu dem Termin kündigen, zu dem die Kündigung des Trassenvertrags wirksam wird.

7.3.3 Terminals und Laderampen für den Güterverkehr

Die DB InfraGO AG betreibt keine Güterverkehrsterminals. Für die Nutzung von Laderampen der DB InfraGO 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 InfraGO 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 InfraGO 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 Leistungen in Wartungseinrichtungen der DB InfraGO AG gelten nachfolgenden Bestimmungen. Soweit dafür in dieser Ziffer keine Regelungen enthalten sind, gelten die übrigen INB entsprechend.

7.3.6.1 Beschreibung der Wartungseinrichtungen

7.3.6.1.1 Werkstattstandorte

Zu den Wartungseinrichtungen der DB InfraGO AG zählen folgende Einrichtungen, in denen die DB InfraGO AG Leistung für Gleisbaumaschinen und Wartungsfahrzeuge erbringt:

- DB InfraGO AG, Werk Grunewald (Werkstättenweg 1, 14055 Berlin)
- DB InfraGO AG, Werk Hannover (Eichsfelder Str. 25, 30149 Hannover)
- DB InfraGO AG, Werk Duisburg (Masurenallee 247, 47279 Duisburg
- DB InfraGO AG, Werk Karlsruhe (Durlacher Allee 110, 76137 Karlsruhe)
- DB InfraGO AG, Werk Nürnberg (Katzwanger Str. 175, 90461 Nürnberg)

7.3.6.1.2 Leistungen und Fahrzeugtypen

Die DB InfraGO AG erbringt in ihren Wartungseinrichtungen folgende Leistungen, insbesondere:

- Instandhaltungs-, Wartungs-, Verbesserungs- und In-standsetzungsarbeiten
- Beseitigung von Verschleiß- und Gewaltschäden
- Durchführung von Inspektionsarbeiten
- Störungsbeseitigung vor Ort
- Überwachung von Revisionsfristen
- Überwachung und Durchführung von Inspektionen

Diese Leistungen werden an folgenden Fahrzeugen erbracht:

Fahrzeugtyp	**Bauart/Baureihe**
Schnellumbauzüge (SUM)	UH 2000, SUZ
Kräne	SK 15t, SK 20t, SK 32t, SK 125t
Messfahrzeuge	EM-SAT
Oberleitungsfahrzeuge	BR 701, 702, 703.0, 703.1, 708.3, 709, 711.0, 711.1
Gleisarbeitsfahrzeuge	SKL 26, GAF 100, GAF 200, BAMOWAG, H26/27, OB 100
Dienstgüterwagen	K, Y, G, Res, BA 269
Kleinmaschinen	Kettensägen, Trenner, Stromerzeuger, Schraubgeräte usw.
Baumaschinen	Zweiwegebagger, Planiermaschinen, Walzen

Leistungen an anderen als den vorstehend genannten Fahrzeugen werden in den Wartungseinrichtungen der DB InfraGO AG nicht erbracht.

7.3.6.2 Grundsätze des Vertragsschlusses/der Vertragsübertragung

Die DB InfraGO AG erbringt Instandhaltungsleistungen im Rahmen des jeweiligen Profils ihrer jeweiligen Wartungseinrichtungen und im vertraglich vereinbarten Umfang nach Maßgabe dieser Bedingungen.

7.3.6.2.1 Antrag

Ein Vertrag für Wartungsleistungen setzt einen Antrag voraus, der mindestens enthalten muss:

- Angabe von Baureihen / Bauarten, für die die Leistungen erbracht werden sollen,
- Angaben darüber, welche Leistungen in welchem Umfang erbracht werden sollen,
- Angabe des Leistungsortes,
- Angabe der Leistungszeit bzw. des Leistungszeitpunktes,
- Angaben zum Fahrzeugzustand,
- soweit von DB InfraGO AG dies verlangt wird, die für die Leistung erforderlichen betrieblich-technischen Angaben (insbesondere Instandhaltungspläne und Instandhaltungsweisungen) sowie den Nachweis, dass der ZB die für seine Verkehrsleistungen erforderlichen Genehmigungen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) besitzt. Er teilt der DB InfraGO AG unverzüglich jede beauftragte und erfolgte Änderung bzw. den Widerruf der Genehmigung mit.

Die Anfragen sind an die 24h-Leitstelle telefonisch oder per E-Mail, mit der Beschreibung der benötigten Aufstelllängen und dem benötigten Zeitbedarf zu richten. Die Leitstelle wird dann die verfügbaren Kapazitäten prüfen und eine entsprechende Rückmeldung geben.

Zu adressieren sind die Anfragen an:

maschinenpool-leitstelle@deutschebahn.com

+49 30 297 53030

Nach Erhalt aller notwendigen Informationen prüft die DB InfraGO AG die technische Kompatibilität der im Antrag benannten Fahrzeuge bzw. des Leistungsantrages mit der beantragten Einrichtung und unterrichtet den ZB über das Ergebnis. Fehlt es an der Kompatibilität, empfiehlt sie dem ZB, wenn möglich, einen anderen Leistungsort oder eine andere Leistungszeit. Besteht

Kompatibilität oder bleibt der ZB trotz Inkompatibilität bei seinem Antrag, so erhält der ZB unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von fünf Arbeitstagen Rückmeldung zu seinem Antrag. Ist die Bearbeitung des Antrages besonders aufwändig, beträgt die Frist einen Monat. In einfachen Fällen werden die genannten Schritte so weit wie möglich zusammengefasst.

7.3.6.2.2 Zustandekommen des Vertrages

Kann die beantragte Leistung antragsgemäß erbracht werden, so gibt die DB InfraGO AG ein Angebot auf Erbringung der Wartungsleistungen ab. Das Angebot sowie die Annahme sind in Textform abzugeben. Das Angebot gilt für fünf Arbeitstage.

7.3.6.2.3 Übertragung des Vertrages

Die Vertragspartner können die Rechte und Pflichten aus diesem Vertrag für Wartungsleistungen nur nach vorheriger schriftlicher Zustimmung des jeweiligen Vertragspartners auf einen Dritten übertragen.

Eine Übertragung der Rechte und Pflichten der DB InfraGO AG an ein mit ihr nach §15 Aktiengesetz verbundenes Unternehmen ist auch ohne Zustimmung des Vertragspartners zulässig.

7.3.6.3 Eigenerbringung

Die Eigenerbringung von Leistungen durch den ZB oder von ihm beauftragte Dritte ist ausgeschlossen.

7.3.6.4 Anforderungen an das Personal des ZB

a) Aufenthalt des Personals des AG in den Wartungseinrichtungen der DB InfraGO AG (etwa bei Anlieferung und Abholung der Fahrzeuge) ist nur nach ausdrücklicher Erlaubnis der DB InfraGO AG gestattet.

b) Soweit erforderlich, weist die DB InfraGO AG das Personal des ZB hinsichtlich der in der Wartungseinrichtung vorherrschenden örtlichen Verhältnisse ein. Den Anweisungen des Personals der DB InfraGO AG sowie den Maßgaben, die sich aus Informations- und Warnschildern ergeben, ist Folge zu leisten.

c) Der ZB stellt sicher, dass sein Personal die erforderlichen Kenntnisse der Richtlinien und Unterlagen der DB InfraGO AG besitzt. Vom AG eingesetztes Personal Dritter gilt als Personal des ZB.

7.3.6.5 Anforderungen an Fahrzeuge des ZB, Vermutung der Betriebssicherheit

a) Wenn und soweit sich nichts Gegenteiliges aus dem Vertrag für Wartungsleistungen ergibt, müssen die angelieferten Fahrzeuge des ZB nach Bauweise, Ausrüstung und Abnahme den Bestimmungen der EBO in der jeweils gültigen Fassung sowie den baulichen und betrieblichen Standards auf den zu befahrenden Gleisen entsprechen und von der zuständigen Aufsichtsbehörde abgenommen sein. Ziffer 3.4.1 gilt entsprechend.

b) Liefert der ZB Fahrzeuge an, die den Anforderungen gemäß Ziffer 3.2.1 nicht entsprechen, haftet er für alle daraus entstehenden Schäden auch ohne Verschulden, es sei denn, der Vertrag für Wartungsleistungen beinhaltet gerade, dass das Fahrzeug zur Erfüllung dieser Anforderungen repariert bzw. instandgesetzt werden soll.

c) Sofern sich nicht aus dem Vertrag für Wartungsleistungen oder konkret anderen Informationen des ZB etwas anderes ergibt, sind die verantwortlichen Personen oder Stellen der DB InfraGO AG berechtigt, die Betriebssicherheit der angelieferten Fahrzeuge und die Einhaltung der sonstigen Anforderungen des Fahrzeugs gem. obiger Bestimmungen zu unterstellen.

7.3.6.6 Prüfungsrechte und Weisungsbefugnis der DB InfraGO AG

Die DB InfraGO AG kann sich auf dem Gelände ihres Werkstattstandortes jederzeit davon überzeugen, ob der ZB die Sicherheitsanforderungen nach Ziffer 7.3.6.4 und 7.3.6.5 einhält. Ziffer 3.3.4.1.1 bleibt unberührt.

7.3.6.7 Infrastruktur in den Werkstätten

a) Das Befahren der Infrastruktur in den Werkstätten ist nur auf Basis der für die jeweilige Anlage geltenden Angaben zum Streckenbuch und der Festlegungen im Vertrag für Wartungsleistungen gestattet. Angaben zum Streckenbuch werden dem ZB auf Anfrage durch den jeweiligen Werkstattstandort bei der Angebotslegung zur Verfügung gestellt.

b) Soweit sich aus dem jeweiligen Profil des Werkstattstandortes nichts anderes angegeben ist, sind die Anforderungen der EBO im Hinblick auf Spurweite, Gleisbogen, Gleisneigung und Lichtraum erfüllt.

c) Das Befahren der Infrastruktur durch den ZB ist grundsätzlich erst nach örtlicher Einweisung erlaubt. Die Einweisung wird durch die DB InfraGO AG vor Ort durchgeführt, protokolliert und dem ZB übergeben.

7.3.6.8 Informationen über Entgelte

Der Antragsteller ist zur Zahlung einer Vergütung verpflichtet, die sich aus dem für den jeweiligen Werkstattstandort geltenden Entgelt je Arbeitsstunde und/oder Maschinenstunde oder vereinbartem produktbezogenem Festpreis ergibt. Weitere Leistungen wie z.B. zur Verfügung gestelltes Material werden, wenn sie nicht im Entgelt je Arbeitsstunde oder im Festpreis enthalten sind, gesondert in Rechnung gestellt.

7.3.7 Andere technische Einrichtungen

Für die Nutzung von Innenreinigungsanagen vgl. Ziffer 7.3.1.2.5.8.

7.3.8 See- und Binnenhäfen

Die DB InfraGO AG betreibt keine See- und Binnenhäfen.

7.3.9 Hilfseinrichtungen

Für die Nutzung von Hilfseinrichtungen der DB InfraGO AG siehe die Ausführungen unter Ziffer 7.3.1 bis Ziffer 7.3.1.6.3.4.

7.3.10 Tankanlagen

Die DB InfraGO AG betreibt keine Tankanlagen.

7.3.11 Autoreisezug-Terminals

7.3.11.1 Allgemeine Informationen und Beschreibung der Autoreisezug-Terminals

Die DB InfraGO AG bietet den EVU/ZB an ausgewählten Standorten die Nutzung von Terminals zur Verladung (zur Be- und Entladung sowie zur Be- oder Entladung) von Fahrzeugen (PKW/Motorräder) auf Autoreisezüge an. Dazu stellt die DB InfraGO AG die Autoreisezug-Terminals zur Nutzung durch den ZB zur Verfügung.

Die Standorte der Autoreisezug-Terminals einschließlich deren Ausstattungsmerkmale sowie ggf. örtliche Besonderheiten finden Sie im Internet unter www.dbinfrago.com/autoreisezug-terminal.

Für die Nutzung der Autoreisezugterminals gelten die Regelungen der INB entsprechend, soweit sich aus den folgenden Regelungen nichts Abweichendes ergibt. Soweit die folgenden Bestimmungen Regelungen zu den Nutzungsentgelten enthalten, gelten diese abschließend.

7.3.11.2 Leistungen

Denjenigen EVU/ZB, die an einer Nutzung der Autoreisezug-Terminals interessiert sind, bietet die DB InfraGO AG auf Nachfrage an, die Örtlichkeiten der Autoreisezug-Terminals gemeinsam zu besichtigen und dabei technische Fragen zu klären. EVU/ZB können sich hierzu an den Vertrieb Zentrale unter Vertrieb.Mobility@deutschebahn.com der DB InfraGO AG wenden.

Für die Nutzung eines Autoreisezug-Terminals zur Beladung von Fahrzeugen auf Autoreisezüge ist es erforderlich, dass der ZB die Nutzung nach den Bestimmungen der Ziffer 7.3.11.4 anmeldet.

Die DB InfraGO AG bietet keine Leistungen zur Organisation und Durchführung der Verladetätigkeiten an. Diese obliegen den EVU/ZB, die diese Tätigkeiten in eigener Verantwortung durchführen.

7.3.11.3 Entgelte

Für die Nutzung der Autoreisezug-Terminals erhebt die DB InfraGO AG ein kostenorientiertes pauschales Entgelt, das in der Preisliste unter dem Link www.dbinfrago.com/autoreisezug-terminal veröffentlicht ist.

Grundlage des veröffentlichten Nutzungsentgelts sind die Kosten der DB InfraGO AG für die Vorhaltung und Errichtung des jeweiligen Autoreisezug-Terminals zuzüglich eines angemessenen Gewinns.

Es wird ein einheitlicher Preis für die Nutzung der Autoreisezugterminals gebildet. Die Preisbildung erfolgt jährlich. Sie beruht auf einer Durchschnittskalkulation der Kosten der Autoreisezugterminals aus den drei letzten, der Preisbildung vorangegangenen und abgeschlossenen Geschäftsjahren, dividiert durch die durchschnittliche Nutzungsmenge abzüglich eines Abschlages von 1 % der drei vorangegangenen Jahre. Zum Zeitpunkt der Preisbildung bereits bekannte signifikante Kostenveränderungen im für die Preisbildung maßgebenden Jahr werden ebenfalls berücksichtigt.

Die DB InfraGO AG behält sich vor, im Falle der Änderung eisenbahnregulierungsrechtlicher Vorschriften oder im Falle von regulierungsbehördlichen Maßnahmen, die Auswirkungen auf die Kosten an den Autoreisezug-Terminals haben, die Entgelte für die jeweiligen Autoreisezug-Terminals unterjährig anzupassen. Bei unterjährigen Preisbildungen gelten die vorgenannten Regelungen entsprechend.

Das vom EVU/ZB zu entrichtende Nutzungsentgelt ergibt sich aus der Multiplikation zum Zeitpunkt der jeweiligen Nutzung gültigen Preises für die Nutzung des jeweiligen Autoreisezug-Terminals x Anzahl der Nutzungen zur Beladung oder Entladung. Das EVU/ZB hat mindestens das aus der Anmeldung resultierende, vertraglich geschuldete Entgeltvolumen zu entrichten. Geht der Leistungsumfang der tatsächlichen Nutzung über den Leistungsumfang der vereinbarten Nutzung hinaus, ist zusätzlich ein Entgelt für diese darüber hinausgehende tatsächliche Nutzung zu entrichten.

Zum reibungslosen Ablauf der Verladung in den Autoreisezug-Terminals ist es erforderlich, dass die EVU/ZB ihre jeweils vereinbarten Nutzungszeiten einhalten, um eine Verzögerung der Verladung und damit einhergehende nachteilige Auswirkungen auf andere EVU/ZB zu vermeiden. Bei einer Überschreitung der angemeldeten Verladezeit, die Auswirkungen auf die pünktliche Verladung durch andere EVU/ZB hat, hat das EVU/ZB für die vereinbarte Nutzung das doppelte Nutzungsentgelt an die DB InfraGO AG zu entrichten. Die Pflicht zur Zahlung des doppelten Nutzungsentgelts entfällt, wenn die Ursache für die Überschreitung der angemeldeten Verladezeit im Verantwortungsbereich der DB InfraGO AG liegt.

7.3.11.4 Kapazitätszuweisung/Anmeldung der Nutzung

Neben dem Abschluss eines ENV, der einen Halt an dem Autoreisezug-Terminal vorsieht, sowie ggf. dem Abschluss eines SNV zur Nutzung des Personenbahnhofs, ist eine Nutzung der Autoreisezug-Terminals durch das EVU/ZB per E-Mail in Textform (Vertrieb.Mobility@deutschebahn.com) anzumelden. Hierfür ist das unter www.dbinfrago.com/autoreisezug-terminal zur Verfügung stehenden Anmeldedokument zu verwenden.

Eine Anmeldung für eine Nutzung der Autoreisezug-Terminals soll der DB InfraGO AG analog der in der Ziffer 7.3.2.1 genannten Fristen (differenziert nach Netzfahrplan und Gelegenheitsverkehr) vorliegen. Eine Anmeldung muss neben den in Ziffer 7.3.2.1 benannten Daten auch die folgenden Angaben enthalten:

- Standort,

- Nutzungstage und
- Nutzungszeitfenster an diesen Tagen
- Nutzungsart (Be- und Entladung, nur Entladung oder nur Beladung).

Eine Beladung oder Entladung wird dabei jeweils als gesonderte entgeltpflichtige Nutzung angesehen. Bei der Be- und Entladung handelt es sich somit um zwei Nutzungsvorgänge, die jeweils gesondert bepreist werden.

Wird neben der Nutzung eines Autoreisezug-Terminals die Nutzung einer weiteren (sich ggf. an das Autoreisezug-Terminal anschließenden) Serviceeinrichtung angestrebt, so hat das EVU/ZB einen gesonderten Vertrag über die Nutzung der dieser Serviceeinrichtung mit deren jeweiligen Betreiber zu schließen.