

Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege

Besonderer Teil (SNB-BT)

Gültig ab: 01.07.2025

Hinweis:

./.

Ilztalbahn GmbH
Bahnhof 2
94065 Waldkirchen

trasse@ilztalbahn-gmbh.de

Verzeichnis der Abkürzungen

Abs.	Absatz
AEg	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
BT	Besonderer Teil
bzw.	beziehungsweise
DAT	Dienstanweisung für
Triebfahrzeugführer DB	Deutsche Bahn AG
e. V.	eingetragener Verein
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
ESBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
ff.	fort folgende
FFS	Funkfernsteuerung
gem.	gemäß
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
HPfIG	Haftpflichtgesetz
i.V.m.	in Verbindung mit
Lü	Lademaßüberschreitung
NBS	Nutzungsbestimmungen der Serviceeinrichtungen
Nr.	Nummer
öBl	örtlicher Betriebsleiter
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
Ril	Richtlinie
S.	Seite
SNB-AT	Schienennetz-Benutzungsbedingungen der ITB – Allgemeiner Teil SPNV
Schienenpersonennahverkehr	
Streu	Angaben zum Streckenbuch
TEIV	Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
Tfz	Triebfahrzeug
usw.	und so weiter
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.
V. ZB	Zugangsberechtigte(r)
z. B.	zum Beispiel

Vorbemerkungen.....	5
1. Art des Schienenweges / Infrastrukturbeschreibung.....	5
2. Zugang zur Infrastruktur und Ablauf des Trassenzuweisungsverfahrens.....	6
2.1 Begriff, Qualität und Ausstattung der Eisenbahninfrastruktur.....	6
2.2 Vertragspflicht.....	7
2.2.1 Infrastrukturnutzungsvertrag.....	7
2.2.2 Einzelnutzungsvertrag.....	7
2.2.3 Subunternehmer.....	7
2.2.4 Dampfzugfahrten.....	8
2.2.5 Gefahrgut.....	8
2.3 Antragstellung/Trassenanmeldung.....	9
2.4 Fristen für Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen.....	10
2.5 Grundsätze für Änderungen und Stornierung von Trassen.....	10
2.6 Rahmenverträge.....	10
2.7 Sicherheitsleistungen.....	10
3 Leistungen der ITB.....	10
3.1 Eigenschaften der Infrastruktur.....	10
3.2 Betriebszeiten.....	11
3.3 Außergewöhnliche Transporte.....	11
3.4 Instandhaltung der Infrastruktur, Durchführung von Baumaßnahmen.....	11
3.5 Informationswege (zu Ziffer 5.2 der SNB-AT).....	12
4. Rechte und Pflichten der Vertragsparteien.....	12
4.1 Grundsatz.....	12
4.2 Anforderungen an das Personal des EVU.....	12
4.3 Anforderungen an Fahrzeuge.....	12
4.4 Regelung des Informationsaustausches.....	13
4.5 Notfallmanagement.....	13
4.6 Haftung.....	13

5. Entgeltgrundsätze.....	13
5.1 Trassennutzung.....	13
5.2 Sonderleistungen.....	14
5.3 Trassenstudien und Trassenanträge sowie Anträge gem. § 51 Abs. 3 ERegG....	14
5.4 Leistungsabhängige Anreizkomponente.....	14
5.5 Stornierung bestellter Zugtrassen.....	15
6. Sonstiges.....	15
6.1 Veröffentlichung und Stellungnahmeverfahren.....	15
6.2 Ansprechpartner.....	15

Anlagen

Anlage 1	Preiskatalog (Trassen-, Stations- und Anlagenpreise sowie Preise für Sonderleistungen)
----------	--

Vorbemerkungen

Mit den Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) veröffentlicht die Ilztalbahn GmbH – im folgenden „ITB“ genannt – die Benutzungsbedingungen für zu erbringende Leistungen für Eisenbahnverkehrsunternehmen / Zugangsberechtigte. Die Benutzungsbedingungen teilen sich auf wie folgt:

- Schienennetz-Benutzungsbedingungen – Allgemeiner Teil (SNB-AT)
- Schienennetz-Benutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT).

Die SNB-AT entsprechen einer Empfehlung des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen und regeln die allgemeinen Geschäftsbedingungen zwischen der ITB GmbH und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) / Zugangsberechtigten (ZB). Die nachfolgenden SNB-BT ergänzen die SNB-AT um unternehmensspezifische Geschäftsbedingungen

1. Art des Schienenweges / Infrastrukturbeschreibung

Strecke Passau-Freyung

Die ITB betreibt die Bahnstrecke von Passau (a) nach Freyung als öffentliche, nicht elektrifizierte, eingleisige Nebenbahnstrecke in Regelspurweite, die nach der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) betrieben wird.

Die Strecke ist wie folgt beschrieben:

- Strecke 5840: km 3,74 bis km 49,85

Folgende Bahnhöfe / Haltepunkte können derzeit für den Personenverkehr genutzt werden:

- Tiefenbach
- Fischhaus
- Kalteneck
- Fürsteneck
- Röhrnbach
- Waldkirchen
- Freyung

Für den Güterverkehr bieten wir folgende Möglichkeiten an:

- Passau ZF: Awanst Zf Passau
- Waldkirchen: Ladestraße, Kopf- und Seitenrampen
- Freyung: Ladestraße, Kopframpe

In Passau besteht Übergang auf die Strecke 5830 Regensburg-Passau des EIU DB InfraGO AG.

Technische Informationen:

- Betrieb in Anlehnung an die Regeln des Zugleitbetriebs **nach Richtlinie 408 und 436 (Mehrzugbetrieb)**
- **Zuständiger Zugleiter:** Waldkirchen
- **Streckenklassen:**
 - C2 (Radsatzlast 20 t, Meterlast 6,4 t/m)
 - bei Überschreitung der Radsatzlasten besteht ggf. die Möglichkeit entgeltpflichtig eine Bza zu beantragen
- **Höchstgeschwindigkeit:** überwiegend 50 km/h
- **Bremsweg:** 400 m
- **Zugbeeinflussungsanlagen:** Strecke mit PZB ausgestattet
- **Telekommunikationsanlagen:** GSM-R D im National Roaming

Ein Entfernungsanzeiger ist Bestandteil der „Übersicht der Trassen-, Stations- und Anlagenpreise sowie Preise für Sonderleistungen“ (Anlage zu diesen SNB).

Besonderheiten für die Betriebsdurchführung:

- Ein Bahnübergang zwischen Waldkirchen und Freyung ist durch Posten zu sichern.
- Fahrten mit eingeschränkter Streckenkenntnis oder ohne Ortskenntnis sind nicht zulässig. Auf Wunsch wird ein Lotse vermittelt (ohne Anspruch).
- Technisch unterstützter Zugleitbetrieb ist eingerichtet
- Es werden keine Brandschutzstreifen unterhalten. Daher sind besondere Vorsichtsmaßnahmen bei Einsatz von Dampflokomotiven zu treffen (siehe weiter unten)

Betriebszeiten:

Die regelmäßigen üblichen Betriebszeiten entsprechen den Besetzungszeiten des Fahrdienstleiters Pressath der DB InfraGO AG als zuständiger Zugleiter Waldkirchen für die Strecke Passau(a)-Freyung. Alle im Verzeichnis der Entgelte aufgelisteten Preise sind nur innerhalb der regelmäßigen üblichen Betriebszeit gültig.

Außerhalb dieser Zeiten werden aufwandsabhängige Zuschläge erhoben, sofern eine Besetzung des Zugleiters überhaupt möglich ist.

Ist eine Verlängerung der Streckenöffnungszeit aufgrund einer Verspätung notwendig, die durch die ITB zu vertreten ist, erfolgt keine zusätzliche Zahlung zum Trassenpreis. Ist eine Verlängerung der Streckenöffnungszeit aufgrund einer Verspätung notwendig, die das EVU zu vertreten hat, werden zusätzliche Zahlungen je nach angefangener Mitarbeiterstunde fällig.

Strecke Bad Endorf-Obing

Die ITB betreibt die Bahnstrecke von Bad Endorf nach Obing als öffentliche, nicht elektrifizierte, eingleisige Nebenbahnstrecke in Regelspurweite, die nach der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) betrieben wird.

Die Strecke ist wie folgt beschrieben:

- Strecke 5705: km 0,35 bis 18,507

Folgende Bahnhöfe / Haltepunkte können derzeit für den Personenverkehr

genutzt werden:

- Halfing
- Amerang
- Aindorf
- Pittenhart
- Obing

Für den Güterverkehr bieten wir folgende Möglichkeiten an:

- Halfing: Abstellgleis
- Amerang: Abstellgleis
- Obing: Abstellgleis und Ladestraße

In Bad Endorf besteht Übergang auf die Strecke 5703 Rosenheim-Salzburg Grenze des EIU DB InfraGO AG. Technische Informationen:

- Betrieb in Anlehnung an die Regeln des Zugleitbetriebs **nach FV-NE (Einzugbetrieb)**
- **Zuständiger Zugleiter: Amerang**
- **Streckenklassen:**
 - C4 (Radsatzlast 20 t, Meterlast 8 t/m)
 - bei Überschreitung der Radsatzlasten besteht ggf. die Möglichkeit entgeltpflichtig eine Bza zu beantragen
- **Höchstgeschwindigkeit:** überwiegend 50 km/h
- **Bremsweg:** 400 m
- **Zugbeeinflussungsanlagen:** entfällt
- **Telekommunikationsanlagen:** Mobilfunk

Ein Entfernungsanzeiger ist Bestandteil der „Übersicht der Trassen-, Stations- und Anlagenpreise sowie Preise für Sonderleistungen“ (Anlage zu diesen SNB).

Besonderheiten für die Betriebsdurchführung:

- Zwei Bahnübergänge in Halfing und Amerang sind mit Posten zu sichern.
- Fahrten mit eingeschränkter Streckenkenntnis oder ohne Ortskenntnis sind nicht zulässig. Auf Wunsch wird ein Lotse vermittelt (ohne Anspruch).
- Es werden keine Brandschutzstreifen unterhalten. Daher sind besondere Vorsichtsmaßnahmen bei Einsatz von Dampflokomotiven zu treffen (siehe weiter unten).
- Gefahrguttransporte ausgeschlossen

Betriebszeiten:

Die Strecke ist nach besonderer Absprache jeweils 24/7 besetzt.

2. Zugang zur Infrastruktur und Ablauf des Trassenzuweisungsverfahrens

2.1 Begriff, Qualität und Ausstattung der Eisenbahninfrastruktur

Eisenbahninfrastruktur im Sinne der Anlage 1 (zu § 1 Abs. 5) ERegG umfasst die Betriebsanlagen der ITB. Betreiber der Schienenwege ist die ITB, die den Betrieb, den Bau und die Unterhaltung der Schienenwege zum Gegenstand hat.

Qualität und Ausstattung der Eisenbahninfrastruktur bestimmt im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften allein die ITB. Die ITB ist insbesondere berechtigt, Qualität und Ausstattung der Eisenbahninfrastruktur jederzeit zu modifizieren. Bestehende vertragliche Verpflichtungen über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur bleiben hiervon unberührt.

2.2 Vertragspflicht

2.2.1 Infrastrukturnutzungsvertrag

Die Infrastruktur der ITB darf nur nach Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages zwischen der ITB und dem EVU/Zugangsberechtigten befahren werden. Dieser Infrastrukturnutzungsvertrag regelt die in diesen SNB dargestellten Rechte und Pflichten des EVU/Zugangsberechtigten und der ITB.

Ist der Besteller der Trasse ein Zugangsberechtigter im Sinne des AEG, der kein EVU ist, so müssen sowohl der Zugangsberechtigte als auch das von ihm beauftragte EVU einen Infrastrukturnutzungsvertrag abschließen.

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

Im Infrastrukturnutzungsvertrag zwischen der ITB und dem EVU werden im Interesse einer erleichterten Bearbeitung von Trassenanträgen lediglich die Anerkennung der SNB der ITB sowie die Haftung, generelle Vorgehensweisen usw. geregelt. Der Infrastrukturnutzungsvertrag bezieht sich nicht auf konkrete Trassen und ist an sich nicht mit Geldflüssen gekoppelt.

2.2.2 Einzelnutzungsvertrag

Der Nutzungsvertrag über die jeweils konkrete Nutzung – nachfolgend Einzelnutzungsvertrag – zwischen der ITB und dem EVU/Zugangsberechtigten kommt wie folgt zustande:

- a) Im Falle eines Antrages auf Zuweisung von Zugtrassen zum **Netzfahrplan** durch die fristgerechte und schriftliche Annahme des Angebots durch das EVU/den Zugangsberechtigten
- b) Im Falle eines Antrages auf Zuweisung von Zugtrassen zum **Gelegenheitsverkehr** durch die schriftliche und fristgerechte Annahme des Angebots durch das EVU/den Zugangsberechtigten, spätestens jedoch durch die Übergabe der Fahrplanunterlagen.

Mit Abschluss des Einzelnutzvertrages wird dem EVU/Zugangsberechtigten das Nutzungsrecht an den Zugtrassen im vertraglich vereinbarten Umfang eingeräumt. Ein Nutzungsanspruch des EVU/Zugangsberechtigten besteht erst ab dem vertraglich vorgesehenen ersten Verkehrstag.

2.2.3 Subunternehmer

Der Einsatz von Subunternehmern durch das EVU ist nach Anmeldung bei der ITB gestattet. Die Anmeldung eines Subunternehmers ist bei der Antragstellung auf Zuweisung von Trassen – im Folgenden vereinfachend Trassenanträge oder Trassenanmeldungen genannt – vorzunehmen. Sollte ein Subunternehmer nicht in seinem eigenen Namen mit der ITB einen Infrastrukturnutzungsvertrag abgeschlossen haben, so ist dieser Zug im Rahmen dieses Vertrages ein Zug des die Trasse bestellenden EVU im Sinne des § 278 BGB.

Das, die Trasse beantragende EVU, bzw. seine Versicherung übernimmt für den jeweiligen Subunternehmer die Haftung als EVU. Das EVU weist der ITB analog zum Punkt 2.2 der SNB-AT die Übernahme derartiger Risiken durch seine Haftpflichtversicherung nach.

2.2.4 Dampfzugfahrten

Beim Einsatz von Dampflokomotiven können Restriktionen erforderlich sein. Diese werden besonders hinsichtlich des Brandschutzes sowie der technischen Behandlung und Ausrüstung der Dampflokomotiven für den Einzelfall festgelegt.

Im Falle der Durchführung von Dampfzugfahrten weist das EVU der ITB – analog der gemäß Punkt 2.2 der SNB-AT geltenden Vorschriften – im Zuge seiner Trassenanmeldung auch den Abschluss einer Haftpflichtversicherung zur Abdeckung eventuell aus Funkenflug entstehender Schäden nach.

Bei Dampfzugfahrten sind geeignete Maßnahmen zu treffen, um unerwünschte Brände auf der Infrastruktur zu vermeiden. Beim Brandrisiko sind zwischen den Dampflokomotiven mit Rostfeuerung, Öl- und Gasfeuerung und Kohlenstaubfeuerung zu unterscheiden. Das EVU darf grundsätzlich keine Dampfzugfahrten mit Rostfeuerung an Tagen durchführen, an denen der internationale Waldbrandgefahrenindex des Deutschen Wetterdienstes (DWD) mit mindestens der Warnstufe 4 für den vorgesehenen Streckenabschnitt angegeben wird. Informationen zu den aktuellen Warnstufen stehen auf der Internetseite des DWD zur Verfügung: www.dwd.de/DE/leistungen/waldbrandgef/waldbrandgef

2.3 Antragstellung/Trassenanmeldung

Die Konstruktion von Trassen und deren Zuweisung erfolgt auf Basis von Trassenanmeldungen. Um eine Trasse zu konstruieren bedarf es konkreter Angaben (Fahrzeugeinsatz, Verkehrszeitraum, Fahrtverlauf etc.) seitens des Zugangsberechtigten.

Die Trassenanmeldungen haben, für Regelverkehrsleistungen im Zuge des Netzfahrplans gleichermaßen wie für Gelegenheitsverkehre, in schriftlicher Form zu erfolgen. Die Antragstellung auf Zuweisung von Trassen erfolgt formlos bei der ITB GmbH unter folgender E-Mail-Adresse: trasse@ilztalbahn-gmbh.de

Dabei sind folgende Pflichtangaben erforderlich:

- Datum der Fahrt(en)
- gewünschte Abfahrtszeiten an Start- und/oder Endpunkten der Zugfahrt
- Zwischenhalte
- Höchstgeschwindigkeit
- Eingesetzte Triebfahrzeuge, inkl. deren Stellung im Zugverband
- Radsatzlast und Last je Längeneinheit der Triebfahrzeuge (Achs- und Meterlast)
- Wagenzuggewicht, Gesamtzuggewicht, erforderliche Streckenklasse
- Länge des Wagenzuges, der Tfz und des Gesamtzuges
- vorhandene Bremshundertstel des Gesamtzuges
- Gefahrgut (ja / nein)
- Ggf. weiter erforderliche Angaben zu Besonderheiten wie z.B. außergewöhnliche Sendungen, Lü-Sendungen, etc.
- Ansprechpartner und E-Mail-Adresse des EVU/Zugangsberechtigten für Informationen gem. Ziffer 5.2.1 der SNB-AT

2.4 Fristen für Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen

In Ergänzung der Bestimmungen aus den SBN-AT, Ziffer 3.4, gelten für Trassenanmeldungen (außerhalb des Netzfahrplans) folgende zusätzlichen Bestimmungen:

Trassenanmeldungen müssen mindestens 10 Arbeitstage vor Verkehren des Zuges erfolgen, es sei denn mit dem Betreiber der Schienenwege ist etwas anderes vereinbart.

Als Arbeitstage (auch im Sinne von Ziffer 3.4.2 der SNB-AT) gelten die Tage Montag bis Freitag, ausgenommen gesetzliche Feiertage in Bayern.

2.5 Grundsätze für Änderungen und Stornierung von Trassen

Fahrplananpassungen innerhalb einer Fahrplanperiode sind auf Wunsch des EVU/Zugangsberechtigten nur möglich, wenn Zugtrassen anderer Zugangsberechtigter nicht betroffen sind und die Schienenwegkapazitäten dies zulassen.

Bestellte Trassen können vom EVU/Zugangsberechtigten – stets schriftlich (per E-Mail) – storniert werden. Mit der Stornierung erlöschen alle Ansprüche die ggf. mit der vertraglichen Bindung in Bezug auf die Trassenvergabe verbunden waren.

Die Änderung und Stornierung von Trassen sind entgeltpflichtig gemäß Preiskatalog.

2.6 Rahmenverträge

Abweichend von Ziffer 3.6 der SNB-AT wird bis auf weiteres auf den Abschluss von Rahmenverträgen verzichtet.

2.7 Sicherheitsleistungen

Als Sicherheitsleistungen werden nur gesetzliche Zahlungsmittel oder im bargeldlosen Zahlungsverkehr eingegangene Beträge anerkannt. Sachmittel als Bürgschaft werden nicht akzeptiert.

3 Leistungen der ITB

3.1 Eigenschaften der Infrastruktur

Alle für ein EVU wichtigen Eigenschaften der Infrastruktur (Bedienzeiten, Streckenklasse, Höchstgeschwindigkeiten etc.) sowie Informationen zu betrieblichen Regelungen und zu örtlichen Besonderheiten sind zusammengefasst dargestellt

- in den Angaben zum Streckenbuch der jeweiligen Strecke;
- im Buchfahrplan der jeweiligen Strecke;
- in dem Verzeichnis der Langsamfahrstellen bzw. sonstigen Besonderheiten der jeweiligen Strecke
- in ggf. zusätzlich erlassenen Weisungen der jeweiligen Strecke.

Diese genannten Regelwerke der ITB sind Bestandteil der SNB-BT (vgl. Anlage 2 – Netzzugangsrelevantes Regelwerk). Sie werden dem EVU bzw. dem Zugangsberechtigten rechtzeitig vor dem ersten Verkehrstag der Zugfahrt unentgeltlich per E-Mail zur Verfügung gestellt.

Das EVU hat diese Regelwerke / Vorschriften zwingend zu beachten und anzuwenden.

3.2 Außergewöhnliche Transporte

Transporte, die wegen ihrer äußeren Abmessungen, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit besondere Anforderungen an die Infrastruktur stellen (Traglast von Brückenbauwerken, Streckenklasse, Fahrzeugumgrenzung etc.), bzw. nur unter besonderen technischen oder betrieblichen Bedingungen befördert werden können, gelten als außergewöhnliche Transporte (zum Beispiel LÜ-Sendungen und Schwerwagentransporte).

Müssen zur Durchführung von außergewöhnlichen Transporten Änderungen an der Infrastruktur vorgenommen werden (z. B. vorübergehende Entfernung von Signalen und/oder dergl.), werden die hierfür anfallenden Kosten dem EVU/Zugangsberechtigten in Rechnung gestellt. Ferner wird für die Erstellung der zum Transport notwendigen Genehmigung von der ITB ein dem Aufwand entsprechendes Entgelt erhoben.

3.3 Instandhaltung der Infrastruktur, Durchführung von Baumaßnahmen

Die ITB ist berechtigt, die Kapazität der Eisenbahninfrastruktur 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 Trassen auf den

betroffenen Abschnitten oder durch die Einarbeitung von Bauzuschlägen in den Fahrplan erfolgen. Die jeweiligen Maßnahmen sind dem EVU/ Zugangsberechtigten unverzüglich mitzuteilen.

3.4 Informationswege (zu Ziffer 5.2 der SNB-AT)

Informationen gemäß Ziffer 5.2 der SNB-AT gibt die ITB bevorzugt per E-Mail an die vom EVU/Zugangsberechtigten im Infrastrukturnutzungsvertrag bzw. bei der Trassenanmeldung angegebene(n) E-Mail-Adresse(n).

4. Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

4.1 Grundsatz

Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit, die die Besonderheiten und Erfordernisse der Infrastrukturnutzung berücksichtigt und negative Auswirkungen auf die andere Vertragspartei so gering wie möglich hält. Jede Vertragspartei übermittelt der anderen Partei zu diesem Zweck unverzüglich alle notwendigen Informationen zur Sicherstellung eines Höchstmaßes an Effizienz und Sicherheit bei der Betriebsführung.

4.2 Anforderungen an das Personal des EVU

In Ergänzung zu Ziffer 2.3 der SNB-AT wird folgendes festgelegt:

Die ITB vermittelt auf Wunsch und gegen entsprechende Kostenerstattung dem Personal des EVU vor dem Einsatz die erforderlichen Orts- und Streckenkenntnis. Näheres regelt der Preiskatalog.

Dem EVU obliegt die Fortbildung seiner Personale hinsichtlich der in diesen Bedingungen genannten Kenntnisse und Verpflichtungen.

Vom EVU eingesetztes Personal Dritter gilt als Personal des EVU.

4.3 Anforderungen an Fahrzeuge

In Ergänzung zu Ziffer 2.4 der SNB-AT wird folgendes festgelegt:

In den Wagenpark des EVU eingestellte Fahrzeuge Dritter oder aufgrund besonderer Abmachungen übernommene Fahrzeuge anderer EVU gelten als Fahrzeuge des EVU.

Wird die ITB gleichwohl wegen nicht, nicht vollständig oder nicht fachgerecht durchgeführter Untersuchungen oder Instandhaltungsarbeiten der Fahrzeuge in Anspruch genommen, gilt Ziffer 4.6 Satz 3 entsprechend.

4.4 Regelung des Informationsaustausches

Im Grundsatz-INV sind die für die Disposition in Transport-/ Betriebsstellen verantwortlichen Ansprechpartner der Vertragspartner sowie die Art und Weise der Informationsvermittlung (bevorzugt E-Mail (vgl. Ziffer 3.5 der SNB), alternativ Telefon und Fax) festzulegen. Diese Ansprechpartner müssen über die angegebenen Kommunikationswege während der Dauer des Nutzungsverhältnisses erreichbar sein.

4.5 Notfallmanagement

Bei gefährlichen Ereignissen im Sinne der BUVO-NE stellt das EVU/der Zugangsberechtigte der ITB die erforderlichen Daten und Dokumente zur Verfügung, damit die ITB die gesetzlich geforderten Untersuchungen durchführen kann. Darüber hinaus stellt der Vertragspartner ein geeignetes und während der Nutzungsdauer jederzeit erreichbares Notfallmanagementsystem sicher. Die Ansprechpartner mit Ruf-Nr. sind der ITB mindestens fünf Arbeitstage vor Verkehrsaufnahme und vor jeder Änderung schriftlich mitzuteilen.

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

4.6 Haftung

In Ergänzung zu Ziffer 6 der SNB-AT wird folgendes festgelegt:

Jeder Vertragspartner haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die Schienennetz-Benutzungsbedingungen keine abweichende Regelung enthalten.

Der hiernach ersatzpflichtige Vertragspartner stellt den anderen Vertragspartner und dessen Mitarbeiter von der Inanspruchnahme durch Dritte frei.

5. Entgeltgrundsätze

5.1 Trassennutzung

Über die Trassenpreise deckt die ITB neben Wartung, Instandhaltung und Reparaturkosten für die eigentliche Streckeninfrastruktur auch die Kosten des Betriebs (d.h. Besetzung der Stellwerke, Erstellung von Betriebsanweisungen, Fahrplanerstellung für die EVUs, Administration sowie die Kosten der Infrastrukturplanung).

Das Trassenpreissystem der ITB ist einstufig. Es gibt einen gemeinsamen Preiskatalog für den Güter- und für den Personenverkehr, der Anlage zu diesen SNB ist.

Mit dem Trassenpreis sind folgende Leistungen abgegolten:

- a. Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität,
- b. die Erstellung und Versand der Fahrpläne vorzugsweise in elektronischer Form (Email) sowie die Bereitstellung von Informationen, welche für die Nutzung der Schienenwege erforderlich sind,
- c. die Gestattung der Nutzung der zugewiesenen Schienenwegkapazität,
- d. Die Bedienung der für eine Zug- bzw. Rangierbewegung erforderlichen, ferngestellten Steuerungs- und Sicherungssysteme, sowie die Koordinierung der Zug- und Rangierfahrten während der planmäßigen Besetzungszeit der Betriebsstellen der ITB.

Näheres, sowie die jeweils aktuellen Trassenpreise, ergeben sich aus dem Preiskatalog der ITB, der im Internet www.ilztalbahn.eu/eiu veröffentlicht ist.

5.2 Sonderleistungen

Die Preise für Neben- und Sonderleistungen, z.B. für die Stellung von Mitarbeitern als Lotse oder als Bahnübergangssicherungsposten, können ebenfalls dem Preiskatalog entnommen werden.

Es gilt die jeweils neueste Version des Preiskatalogs.

5.3 Trassenstudien und Trassenanträge sowie Anträge gem. § 51 Abs. 3 ERegG

Für Trassenstudien und Trassenanträge wird eine Bearbeitungsgebühr berechnet. Diese wird mit Trassenpreisen und Entgelten für die Benutzung von Stationen verrechnet, wenn die Dienstleistung tatsächlich in Anspruch genommen wird. Näheres regelt der Preiskatalog der ITB.

Werden bei der ITB Trassen gem. § 51 Abs. 3 ERegG beantragt, stellt die ITB dem EVU/ Zugangsberechtigten die anfallenden Kosten in Rechnung, insbes. jene Fremdkosten, welche der ITB vom anderen Betreiber von Schienenwegen in Rechnung gestellt werden. Näheres regelt der Preiskatalog der ITB.

5.4 Leistungsabhängige Anreizkomponente

Aufgrund der einfachen Betriebsverhältnisse verzichtet die ITB grundsätzlich auf die regelmäßige Auswertung von Verspätungsursachen.

Wird von einem Vertragspartner die Anwendung einer Bonus-/Malusregelung („Performance Regime“) verlangt, wertet die ITB die Pünktlichkeit der betroffenen Zugfahrten aus.

Bei erheblichen Verspätungen (in der Regel größer sechs Minuten) kann ein Vertragspartner eine Zahlung einer Pönale verlangen, wenn der Grund für die Verspätung im Verantwortungsbereich des anderen Vertragspartners liegt.

Für die Berechnung der Pönale werden Pönaleminuten ermittelt. Pönaleminuten sind die Ver-

spätungsminuten an einer Messstelle, welche fünf Verspätungsminuten übersteigen. Wird die Verspätung an mehreren Messstellen ermittelt, wird der Wert der Messstelle herangezogen, an welchem die größte Verspätung aufgetreten ist. Die Pönale beträgt je Pönaleminute 2 % des Trassennutzungsentgeltes der betroffenen Zugfahrt, höchstens jedoch 50 % des Trassennutzungsentgeltes der betroffenen Zugfahrt.

Die Zuordnung von Verspätungsursachen erfolgt in Anlehnung an die Zuordnungsbeispielen in Anhang 1 der VDV-Mitteilung 9036.

Bei der Anwendung dieses Absatzes verpflichten sich die Vertragspartner zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit.

5.5 Stornierung bestellter Zugtrassen

Die Stornierung bestellter Zugtrassen erfolgt:

- bis zum 30. Tag vor dem Verkehrstag unentgeltlich
- ab dem 30. Tag zum anteiligen Preis einer Trasse.

Näheres regelt der Preiskatalog.

6. Sonstiges

6.1 Veröffentlichung und Stellungnahmeverfahren

Die SNB-AT, SNB-BT, NBS-AT, NBS-BT, sonstige Informationen (z.B. Fristen) und der Preiskatalog der ITB usw. sind im Internet unter www.ilztalbahn.eu/eiu veröffentlicht.

Geplante Änderungen der SNB und der Preiskataloge sowie aller sonstigen Informationen werden ebenfalls im Internet veröffentlicht. Dort findet ggf. auch das Stellungnahmeverfahren der EVU / ZB statt.

6.2 Ansprechpartner

[Ilztalbahn GmbH](#)
[Bahnhof 2](#)
[94065 Waldkirchen](#)
trasse@ilztalbahn-gmbh.de

Telefonnummern werden Infrastrukturnutzern im Rahmen des Grundsatz-INV bekannt gegeben.