



# **Schienennetz-Benutzungsbedingungen der**

**BTE**

**Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH**

- Besonderer Teil (SNB-BT und NBS-BT) –

Enthält die besonderen Bedingungen für die Benutzung  
der Schienennetzinfrastruktur und die  
Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen  
der BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH

**Stand: Oktober 2019**

**Gültig ab: 13.12.2020**

# Inhaltverzeichnis

## **1. Allgemeine Informationen**

- 1.1 Einleitung
- 1.2 Veröffentlichung, Änderung und Stellungnahme
- 1.3 Zugang zur Nutzung des Schienennetzes und sonstiger Anlagen und Einrichtungen
- 1.4 Übertragung vertraglicher Rechte und Pflichten

## **2. Schienennetz/Infrastrukturzugang**

- 2.1 Infrastruktur/sonstige Anlagen und Zugang
- 2.2 Zugangsvoraussetzungen und Betriebsvorschriften

## **3. Verkehrliche Einschränkungen**

- 3.1 Streckenöffnungszeiten und Besetzungszeiten des Zgleiters
- 3.2 Einleisige Streckenführung und Zgleitung
- 3.3 Streckenklasse
- 3.4 Fahrgeschwindigkeiten
- 3.5 Zuglängen
- 3.6 Gefahrgut
- 3.7 Außergewöhnliche Transporte
- 3.8 Restriktionen beim Betrieb von Dampflokomotiven

## **4. Grundsätze und Kriterien für die Zuweisung von Schienenwegkapazitäten**

- 4.1 Antrags- und Zuweisungsverfahren
- 4.2 Form der Anmeldung von Fahrplantrassen und Nutzung sonstiger Anlagen und Einrichtungen
- 4.3 Stornierung von Zugtrassen und Nutzung sonstiger Anlagen
- 4.4 Fahrplananpassungen während einer Fahrplanperiode
- 4.5 Durchführung von technisch außergewöhnlichen Transporten
- 4.6 Informationen über verfügbare Schienenwegkapazitäten
- 4.7 Informationen über durchgeführte Zugfahrten
- 4.8 Trassenstudie

## **5. Entgeltgrundsätze**

- 5.1 Berechnung der Entgelte
- 5.2 Stornoentgelte
- 5.3 Kurzfristbepreisung
- 5.4 Sonstige Anlagen und Einrichtungen
- 5.5 Anreizsystem

## **6. Notfallmanagement, Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten**

# **1. Allgemeine Informationen**

## **1.1 Einleitung**

Die SNB und NBS der BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH (BTE) sind unterteilt in einen Allgemeinen Teil (SNB-AT / NBS-AT) und einen Besonderen Teil (SNB-BT / NBS-BT)

Die SNB-AT und NBS-AT entsprechen einer Empfehlung des VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) und regeln die allgemeinen Geschäftsbedingungen zwischen der BTE und den Zugangsberechtigten.

Die SNB / NBS – BT ergänzen die SNB-AT und NBS-AT um unternehmensspezifische Geschäftsbedingungen (Leistungsbeschreibung, Regeln, Fristen und Verfahrensweisen).

Die SNB-AT, NBS-AT und SNB / NBS –BT gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen der BTE und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und der Erbringung der angebotenen Leistung ergibt. Ergänzend gelten die gesetzlichen Vorschriften.

Das Entgeltverzeichnis für Zugtrassen sowie sonstigen Anlagen und Einrichtungen ist nicht Bestandteil der SNB. Die Liste der Entgelte wird gemäß der Fristenregelung nach EIBV unter der Internetadresse [www.BTE-Eisenbahn.de](http://www.BTE-Eisenbahn.de) veröffentlicht und auf Wunsch in Papierform zur Verfügung gestellt.

## **1.2 Veröffentlichung, Änderung und Stellungnahme**

Die SNB/NBS und Änderungen werden unter der Internetadresse [www.BTE-Eisenbahn.de](http://www.BTE-Eisenbahn.de) veröffentlicht. Die Internetadresse wird im Bundesanzeiger bekannt gemacht. Für die Veröffentlichung und das Wirksamwerden der SNB/NBS gelten die Fristen des §4(4) und (5) EIBV. Zugangsberechtigte können innerhalb eines Monats nach Veröffentlichung schriftlich gegenüber der BTE Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH Stellung zu den in den SNB/NBS enthaltenen Bestimmungen nehmen. Auf Verlangen sendet die BTE die SNB/NBS Zugangsberechtigten als Druckstück gegen ein Entgelt von 50,00 € zuzüglich gesetzlicher MwSt. zu.

## **1.3 Zugang zur Nutzung des Schienennetzes**

Der Zugang zur Nutzung des Schienennetzes der BTE erfolgt auf der Grundlage eines Infrastrukturnutzungsvertrages, den der betreffende Zugangsberechtigte mit der BTE abschließt.

## **1.4 Übertragung vertraglicher Rechte und Pflichten**

Zugangsberechtigte können die Rechte und Pflichten aus Verträgen nach Ziffer 1.3 nur nach vorheriger schriftlicher Einverständniserklärung der BTE auf einen Dritten übertragen. Eine Übertragung der Rechte und Pflichten aus Verträgen nach Ziffer 1.3 der BTE auf eine evtl. Beteiligungsgesellschaft ist ohne Zustimmung Zugangsberechtigter zulässig.

## **2. Schienennetz / Infrastrukturzugang**

### **2.1 Infrastruktur und Zugang**

Die Infrastruktur der BTE besteht aus den Strecken: Bremen-Huchting – Thedinghausen und Leeste – Kirchweyhe.

An der Strecke Bremen-Huchting – Thedinghausen liegen die Bahnhöfe:

|                            |                      |
|----------------------------|----------------------|
| Bremen-Huchting            | km 0,0               |
| Bremen-Kirchhuchting       | km 1,5               |
| Moordeich                  | km 3,6               |
| Stuhr                      | km 5,3               |
| Anschlussstelle Stuhrbaum  | km 6,9               |
| Brinkum                    | km 8,2               |
| Erichshof                  | km 9,6               |
| Leeste                     | km 11,7              |
| Sudweyhe                   | km 16,4              |
| Riede                      | km 20,6              |
| Ladestelle Dibbersen       | km 23,270 bis 23,520 |
| Anschluss Fa. Schröder Gas | km 23,767            |
| Thedinghausen              | km 26,1              |

An der Strecke Leeste – Kirchweyhe liegen die Bahnhöfe:

|            |         |
|------------|---------|
| Leeste     | km 11,7 |
| Kirchweyhe | km 13,8 |

Der Zugang zum Schienennetz der DB Netz AG erfolgt im Bahnhof Kirchweyhe.

Eine grafische Übersicht der Infrastruktur kann im Internet unter [www.BTE-Eisenbahn.de](http://www.BTE-Eisenbahn.de) eingesehen werden. Einzelheiten zu den sonstigen Anlagen und Einrichtungen stellen wir den Zugangsberechtigten auf Anfrage zur Verfügung.

### **2.2 Zugangsvoraussetzungen und Betriebsvorschriften**

Die Fahrzeugausrüstung der Zugangsberechtigten muss den betrieblichen Anforderungen der BTE entsprechen. Auf beiden Teilstrecken können nur Dieseltraktionen verkehren.

Fahrzeuge, die auf dem Netz der DB AG eine Zulassung haben, sind auf der Infrastruktur der BTE auch zugelassen. PZB ist keine Zulassungsvoraussetzung für die Nutzung.

Die Verständigung erfolgt über Mobiltelefone. Die Fahrzeuge müssen mit Mobiltelefonen ausgestattet sein. Einzelheiten hierzu sind in der Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) der BTE geregelt.

Zugangsrelevantes Regelwerk ist die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) mit dem darin genannten geltenden Regelwerk und die in der SbV enthaltenen Betriebsanweisungen der BTE in der jeweils gültigen Fassung. Die SbV wird in elektronischer Form (per Email) kostenlos den Zugangsberechtigten zur Verfügung gestellt. Für schriftliche Zusendung werden Kosten nach der Entgeltliste erhoben.

Eine Vervielfältigung der für die Benutzung der Infrastruktur der BTE zur Verfügung gestellten Informationen ist nur im für die Benutzung notwendigen Umfang gestattet. Eine Weitergabe an Dritte ist ohne Zustimmung der BTE untersagt.

Das netzzugangsrelevante betrieblich-technische Regelwerk wird grundsätzlich nur noch einmal jährlich im Rahmen des SNB-Prozesses aktualisiert. Eine Ausnahme bilden die unterjährigen Änderungen, die in den SNB selbst angekündigt werden. Vier Monate vor in Kraft treten der jeweiligen Änderung wird das entsprechende Regelwerk der BTE geändert und im Internet mit dem Hinweis auf diese Änderung veröffentlicht.

Sicherheitsrelevante Regelungen werden fortlaufend aktualisiert, insbesondere soweit sie aufgrund von Verpflichtungen nach Maßgabe des Eisenbahnrechts aufgrund von Entscheidungen des Eisenbahn-Bundesamt oder der zuständigen Aufsichtsbehörde erforderlich werden. Die Änderung von sicherheitsrelevanten Regelungen wird unverzüglich ab Kenntnis der Erforderlichkeit der Änderung im Internet/Bundesanzeiger mit dem Hinweis auf die Änderung veröffentlicht. Gleichzeitig werden sämtliche von der Änderung betroffenen Kunden per Rundschreiben benachrichtigt.

### **3. Verkehrliche Einschränkungen**

In einzelnen Fällen schränken örtliche Gegebenheiten die verkehrliche Nutzung ein. Dies ergibt sich zum einen auf Grund gesetzlicher Vorschriften, zu deren Einhaltung an bestimmten Orten spezielle Maßnahmen erforderlich sind, zum anderen aus baulichen und betrieblichen Besonderheiten bestimmter Anlagen, die die Durchführung bestimmter Verkehre ausschließen oder einschränken.

Verkehrliche Einschränkungen können u. a. in folgenden Fällen vorliegen:

- Streckenöffnungszeiten
- Einleisige Streckenführung und Zugleitung
- Streckenklasse
- Fahrgeschwindigkeiten
- Gefahrgut
- Außergewöhnliche Transporte
- Restriktion beim Betrieb von Dampflokomotiven

#### **3.1 Streckenöffnungszeiten und Besetzungszeiten des Zugleiters**

Auf Kundenwunsch können Zugfahrten nach Absprache mit der BTE über die nachstehend genannte Streckenöffnungszeit hinaus durchgeführt werden, wenn dies der BTE rechtzeitig bekannt gegeben wird. Für diese Verkehre wird gegebenenfalls eine über den Trassenpreis hinausgehende Zahlung hinsichtlich einer ggf. erforderlichen Betriebsstellenbesetzung erhoben.

Streckenöffnungszeiten:

- Mo – Fr an Werktagen 08:00 Uhr bis 16:00 Uhr

#### **3.2 Einleisige Streckenführung und Zugleitung**

Auf den Strecken der BTE wird das Zugleitverfahren durchgeführt. Bei nicht besetzter Zugleitung darf nur eine Zugeinheit verkehren. Einzelheiten sind in der SbV der BTE geregelt.

Im Personenzugbetrieb darf zur selben Zeit grundsätzlich nur eine Zugeinheit auf dem Netz der BTE verkehren.

### **3.3 Streckenklasse**

Die höchstzulässige Radsatzlasten betragen für die Streckenabschnitte:

- Bremen-Huchting km 0,0 bis Leeste km 11,7 18,0 t
- Leeste km 11,7 bis Thedinghausen km 26,1 22,5 t
- Leeste km 11,7 bis Kirchweyhe km 13,8 22,5 t

Die höchstzulässige Meterlast betragen für die Streckenabschnitte:

- Bremen-Huchting km 0,0 bis Leeste km 11,7 6,4 t
- Leeste km 11,7 bis Thedinghausen km 26,1 8,0 t
- Leeste km 11,7 bis Kirchweyhe km 13,8 8,0 t

### **3.4 Fahrgeschwindigkeiten**

Die zulässige Geschwindigkeit für Personenzüge beträgt auf den Streckenabschnitten:

- Bremen-Huchting km 0,0 bis Leeste km 11,7 20 km/h
- Leeste km 11,7 bis Thedinghausen km 26,1 40 km/h
- Leeste km 11,7 bis Kirchweyhe km 13,8 40 km/h

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Güterzüge beträgt auf den Streckenabschnitten:

- Bremen-Huchting km 0,0 bis Leeste km 11,7 20 km/h
- Leeste km 11,7 bis Thedinghausen km 26,1 30 km/h
- Leeste km 11,7 bis Kirchweyhe km 13,8 30 km/h

Die ständigen Langsamfahrstellen sind in der SbV genannt.

### **3.5 Zuglängen**

Die zulässige Länge von Personenzügen beträgt auf den Streckenabschnitten:

- Bremen-Huchting km 0,0 bis Leeste km 11,7 80 m
- Leeste km 11,7 bis Thedinghausen km 26,1 80 m
- Leeste km 11,7 bis Kirchweyhe km 13,8 80 m

Die zulässige Länge von Güterzügen beträgt auf den Streckenabschnitten:

- Bremen-Huchting km 0,0 bis Leeste km 11,7 150 m
- Leeste km 11,7 bis Thedinghausen km 26,1 150 m
- Leeste km 11,7 bis Kirchweyhe km 13,8 150 m

Güterzüge mit Zuglängen über 150 m können im Einzelfall unter Berücksichtigung der sich aus der Infrastruktur ergebenden betrieblichen Möglichkeit in Absprache mit der BTE (EIU) verkehren.

### **3.6 Gefahrgut**

Der Transport von Gefahrgut wird durch das Gefahrgutbeförderungsgesetz – einschließlich der darauf basierenden Verordnungen wie z. B. die GGVSE – geregelt. Neben den unmittelbar geltenden gesetzlichen Regelungen bestehen darüber hinaus in Einzelfällen zusätzliche verkehrliche Einschränkungen. Diese können u. a. sein:

- Zeitlich eingeschränkte Abstellung von Gefahrgutwagen/-zügen
- Ausschluss von Laufwegen

### **3.7 Außergewöhnliche Transporte**

Folgende Arten außergewöhnlicher Transporte können auftreten:

- Lademaßüberschreitungen
- Übergroße Fahrzeuge
- Schwerwagen
- Transporte mit Besonderheiten

Für jeden außergewöhnlichen Transport muss eine Beförderungszusage (Bza) erteilt worden sein. Für regelmäßig verkehrende Transporte können Dauerbeförderungszusagen erteilt werden. Ist für einen einzelnen Transport die Beförderung in einem Regelzug vorgesehen und lautet die Beförderungszusage nicht für einen bestimmten Zug, muss die Beförderung zusätzlich angemeldet werden.

### **3.8 Restriktion beim Betrieb von Dampflokomotiven**

Beim Betrieb von Dampflokomotiven können Einschränkungen erforderlich sein. Diese werden besonders hinsichtlich des Brandschutzes sowie der technischen Behandlung und Ausrüstung der Dampflokomotiven individuell festgelegt.

## **4. Grundsätze und Kriterien für die Zuweisung von Schienenwegkapazitäten**

### **4.1 Antrags- und Zuweisungsverfahren**

Ergänzend zu den Bestimmungen in den SNB-AT gilt hinsichtlich des Antrags- und Zuweisungsverfahrens folgendes:

Zu Punkt 3.2.1 der SNB-AT wird das Nutzungszeitfenster der Zugtrassen in der Reihenfolge der Anmeldung vergeben. Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen werden nur schriftlich oder auf elektronischem Weg entgegengenommen.

Zu Punkt 3.3.3 der SNB-AT liegt bei einem Antrag auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen für Dampflokomotiven ein Fall für eine besondere aufwändige Bearbeitung vor.

### **4.2 Form der Anmeldung von Fahrplantrassen und Nutzung sonstiger Anlagen und Einrichtungen**

Die Konstruktion von Trassen erfolgt auf der Basis von Trassenanmeldungen. Um eine Trasse zu konstruieren bedarf es detaillierter Angaben, wie z. B. dem vorgesehenen Fahrzeugeinsatz, dem gewünschten Verkehrszeitraum und dem geplanten Fahrtverlauf. Eine hohe Qualität in der betrieblichen Durchführung der geplanten Trasse setzt voraus, dass die bei der Konstruktion unterstellten Parameter – insbesondere zum Fahrzeugeinsatz – im täglichen Betriebsgeschehen befolgt bzw. umgesetzt werden.

Aufgrund der unterschiedlichen Angaben, die bei der Konstruktion von Fahrplänen von Trassen im Rahmen des Netzfahrplans einerseits sowie bei der ggf. kurzfristigen Konstruktion für Trassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans andererseits notwendig sind, benötigt der Zugangsberechtigte unterschiedliche Formulare. Für jede einzelne Trassenanmeldung ist das Ausfüllen eines eigenen Formulars notwendig.

Für die Trassenanmeldung ist je nach Bedarf eines der folgend aufgeführten Formular zu verwenden:

- Anmeldung zum Netzfahrplan
- Anmeldung zum Gelegenheitsverkehr

Die Vordrucke werden auf Anfrage rechtzeitig zur Anmeldefrist des jeweiligen Netzfahrplans übermittelt.

#### **4.3 Stornierung von Zugtrassen und Nutzung sonstiger Anlagen**

Die Stornierung bedeutet die endgültige Abbestellung eines oder mehrere Verkehrstage einer Trasse bzw. Nutzung sonstiger Anlagen. Werden alle Verkehrstage storniert, so erlöschen alle Ansprüche, die gegebenenfalls mit der vertraglichen Bindung in Bezug auf die Trassenvergabe verbunden waren. Für Stornierungen werden Entgelte gemäß Ziffer 5.2 erhoben.

#### **4.4 Fahrplananpassungen während einer Fahrplanperiode**

Für vom Kunden nach Abgabe der Trassenanmeldung veranlasste Änderungen der Trassengrunddaten, die zur Neu- bzw. Umkonstruktion der angemeldeten Trassen führen, wird ein Entgelt gem. Entgeltverzeichnis für die Benutzung von Zugtrassen und sonstigen Anlagen und Einrichtungen erhoben.

#### **4.5 Durchführung von technisch außergewöhnlichen Transporten**

Transporte, die aufgrund ihrer äußeren Abmessungen, ihres Gewichtes oder ihrer Beschaffenheit nur unter besonderen technischen oder betrieblichen Bedingungen befördert werden können, gelten als technische außergewöhnliche Transporte. Für die Erstellung der zum Transport notwendigen Genehmigungen wird ein Entgelt für besonders aufwendige Bearbeitung gem. Entgeltverzeichnis für die Benutzung von Zugtrassen und sonstigen Anlagen und Einrichtungen erhoben. Müssen zur Durchführung von technisch außergewöhnlichen Transporten Änderungen an der Infrastruktur vorgenommen werden (z. B. Abbau von Signalen), werden die dafür anfallenden Kosten dem Zugangsberechtigten in Rechnung gestellt.

#### **4.6 Informationen über verfügbare Schienenwegkapazitäten**

Informationen über Kapazitätsmerkmale des Schienenweges beinhalten Aussagen über den Auslastungscharakter einer Strecke und eine Beratung über die zur Verfügung stehenden (groben) Fahrplanfenster für die Fahrlagenplanung des Zugangsberechtigten. Diese Informationen sind für den Zugangsberechtigten kostenfrei.

#### **4.7 Informationen über durchgeführte Zugfahrten/Tfz-Fahrten**

Ergänzend zu Ziffer 5.2.2 SNB-AT der BTE dienen die Informationen über durchgeführte Zugfahrten u. a. auch der statistischen Auswertung, Pünktlichkeitsmessung und der Auswertung von Unregelmäßigkeiten. Die notwendigen Unterlagen (Kopie Fahrtberichte/Wagenlisten) sind nach durchgeführter Zugfahrt an die BTE zu senden.

#### **4.8 Trassenstudie**

Eine Trassenstudie ist die Konstruktion, Koordination und Konfliktlösung für eine vom Zugangsberechtigten gewünschte Fahrlage innerhalb des gesamten Trassengefüges. Für den Aufwand ist ein Entgelt vom Zugangsberechtigten gemäß dem Entgeltverzeichnis für die Benutzung von Zugtrassen sowie sonstiger Anlagen und Einrichtungen zu bezahlen.

Die Anmeldefristen hierfür sind die gleichen wie bei Trassenanmeldungen, müssen aber bei Trassenstudien mindestens 20 Arbeitstage vor dem geplanten Verkehrstag betragen. Die Bearbeitung erfolgt mit Trassenreservierung; diese Reservierung bleibt vom Zeitpunkt der Übergabe an den Zugangsberechtigten für maximal vier Wochen bestehen und verfällt spätestens eine Woche vor dem geplanten Verkehrstag, wenn die Studie nicht in eine Trassenanmeldung umgewandelt wird. Trassenstudien für Sonderzüge werden frühestens 2 Monate vor dem geplanten Verkehrstag als Trassenangebot abgegeben.

Erfolgt während der Angebotsdauer eine verbindliche, die Studie ausschließende Trassenanmeldung eines anderen Zugangsberechtigten, hat der Veranlasser der Studie die Möglichkeit, diese innerhalb von drei Werktagen nach Verständigung durch die BTE, selbst in eine verbindliche Trassenanmeldung umzuwandeln. Diese hat dann Vorrang vor der Trassenanmeldung des Dritten. Anderenfalls verliert die Studie danach ihre Verbindlichkeit.

## **5. Entgeltgrundsätze**

### **5.1 Berechnung der Entgelte (Preiskategorien BG, RG, BM, RM)**

Für jede Zugfahrt wird ein einheitlicher Grundpreis je Zug-km mit bis zu 12 Radsätzen berechnet. Jeder weitere Radsatz wird mit einem Faktor multipliziert.  
(s. Entgeltverzeichnis für die Benutzung von Zugtrassen unter [www.BTE-Eisenbahn.de](http://www.BTE-Eisenbahn.de)).

Für Regelzugtrassen im Netzfahrplan wird der Trassenpreis um 5 % gemindert.

Das Entgelt für die Benutzung der Schienenwege deckt die Pflichtleistungen gem. Anlage 1 Nr. EIBV ab. Damit sind mit dem zu entrichtenden Entgelt für eine Trasse folgende Basisleistungen abgegolten:

- a) die Nutzung der für die Fahrt erforderlichen Strecken, Bahnhofs-, Überholungs- bzw. Kreuzungsgleise,
- b) die Nutzung der Gleise für je eine Fahrt zur Bereitstellung bzw. zum Abziehen eines Zuges innerhalb desselben Bahnhofes, sofern die hierfür erforderliche Rangierbewegung den üblichen Umfang nicht überschreitet und der darauf folgenden bzw. vorangegangenen Streckennutzung unmittelbar dient,
- c) vereinbarte planmäßige Aufenthalte während der Zugfahrt,
- d) Aufenthalte vor der Abfahrt bzw. Ankunft eines Zuges bis 30 Minuten im Anfangs – bzw. Endbahnhof. Länger Aufenthalte werden im Einzelfall vereinbart und besonders berechnet (es gelten die Preise für sonstige Anlagen und Einrichtungen)
- e) die Fahrplanerstellung und sonstige betriebliche Unterlagen (SbV) der BTE – ggf. auch auszugsweise in einfacher Form. Weitere Exemplare stellt die BTE auf Anforderung gegen Entgelt zur Verfügung.

Maßgebend für die Abrechnung sind die Daten aus der Trassenbestellung. Änderungen sind binnen 24 Std. nach durchgeführter Zug-Fahrt der BTE schriftlich mitzuteilen. Die Übersendung der Fahrtberichte etc. gem. Ziffer 4.6 bleibt hiervon unberührt.

Explizit nicht zu den Pflichtleistungen gehören Lotsendienste und die Durchführung einer Verwendungsprüfung für das Betriebsverfahren FV-NE (ohne Verwendungsprüfung dürfen die Strecken nur mit von der BTE eingewiesenen und geprüften Lotsen befahren werden). Für diese und evtl. weitere über die Pflichtleistungen hinausgehende separat zu vereinbarende Leistungen der BTE werden zusätzliche Entgelte erhoben.

### **5.2 Stornoentgelte)**

Bei Abbestellungen von Trassen und Trassenreservierungen werden Stornoentgelte erhoben. Die Abbestellung muss schriftlich erfolgen. Maßgebend für die Berechnung der Stornogebühr ist der Zeitpunkt des Eingangs der Stornierung bei der BTE.

Werden Trassen bis einschl. dem 31. Tag vor dem Verkehrstag storniert, wird keine Gebühr erhoben. Ab dem 30. Tag vor dem Verkehrstag bis 24 Std. vor der Abfahrzeit werden 25 % des Trassenpreises der Preiskategorie BG, RG, BM oder RM berechnet. Für Abbestellungen unter 24 Std. bis 12 Std. vor der Abfahrzeit werden 50 % des Trassenpreises der Preiskategorie BG, RG, BM oder RM in Rechnung gestellt. Werden Trassen unter 12 Std. vor Abfahrzeit storniert werden 100 % des Trassenpreises der Preiskategorie BG, BR, BM oder RM berechnet.

### **5.3 Kurzfristbepreisung (Preiskategorie K)**

Für Trassenbestellungen unter 24 Std. vor der gewünschten Abfahrzeit wird ein Zuschlag von 30 % auf die Preise der Kategorie BG oder BM erhoben. Maßgebend für die Berechnung des Zuschlages ist der Zeitpunkt des Eingangs der Trassenanmeldung bei der BTE.

### **5.4 Sonstige Anlagen und Einrichtungen**

Für die Nutzung von Gleisanlagen in den Bahnhöfen wird ein gesondertes Entgelt berechnet. Die Berechnung erfolgt einheitlich für alle Gleise nach dem Umfang (Wagenanzahl) und der zeitlichen Nutzung. Weitere Einzelheiten zur Berechnung der Nutzungsentgelte sind im Entgeltverzeichnis für die Benutzung von Zugtrassen und sonstigen Anlagen und Einrichtungen geregelt.

### **5.5 Anreizsystem**

Um die Pünktlichkeit im Zugverkehr gemäß § 21 (1) EIBV zu erhöhen wird bei Zugverspätungen, die eindeutig dem Verantwortungsbereich des EVU zugeordnet werden können und nicht auf Mängel der Eisenbahninfrastruktur zurück zu führen sind, wie folgt verfahren:

Zugverspätungen bis zu 30 Minuten bleiben unberücksichtigt. Bei Verspätungen über 30 Minuten zahlt das EVU für jede Verspätungsminute 1,00 €, wenn es die Verspätung zu verantworten hat. Der zu zahlende Betrag ist jedoch jeweils auf die Höhe von 50% des Trassenpreises für den Zug begrenzt. Diesbezügliche Ansprüche sind unverzüglich, spätestens zwei Wochen nach der Trassennutzung beim Versucher geltend zu machen.

Bei Mängeln an der Eisenbahninfrastruktur gemäß § 21 (6) der EIBV erfolgt ausschließlich eine Minderung des Trassenpreises. Bei einer Abweichung der Gesamtfahrzeit um mehr als 30 Minuten in Folge eines Infrastrukturmangels erfolgt die Trassenentgeltminderung wie folgt:

- |  |                 |
|--|-----------------|
| • bis einschließlich 30 Min Fahrzeitüberschreitung | keine Minderung |
| • von 31 bis 60 Min Fahrzeitüberschreitung         | 20% Minderung   |
| • von 61 bis 120 Min Fahrzeitüberschreitung        | 40% Minderung   |
| • bei mehr als 121 Min Fahrzeitüberschreitung      | 50% Minderung   |

Eine Minderung des Trassenentgeltes setzt voraus, das das EVU die Minderung unverzüglich, spätestens zwei Wochen nach der Trassennutzung geltend macht.

Die Ansprüche sind jeweils schriftlich einzureichen.

## **6. Notfallmanagement. Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten**

Das EVU stellt ein geeignetes und während der Verkehrszeiten jederzeit erreichbares Notfallmanagement sicher. Ansprechpartner mit Ruf-Nr. sind der Zugleitung/Betriebsleitung der BTE mindestens 3 Werktage vor dem Verkehrstag schriftlich mitzuteilen.

Störungen und Unregelmäßigkeiten sind vom EVU unverzüglich dem zuständigen Zugleiter bzw. dem öBl (siehe SbV / Unfallmeldetafel) zu melden. Das EVU wird seitens der BTE je nach Umfang einer Störung bzw. Unregelmäßigkeit von der Zugleitung/Betriebsleitung unterrichtet.

Das Schienennetz ist an einigen Bahnübergängen mit technischen Sicherungsanlagen und streckenseitig mit Überwachungssignalen ausgerüstet. Eine Störung der vorgenannten Anlagen stellt keine Einschränkung des vertragsgemäßen Zustandes der Schienenwege bzw. Anlagen und sonstigen Einrichtungen dar. Eine Minderung der Entgelte kann hieraus nicht abgeleitet werden.