

Erms-Neckar-Bahn AG
Pfählerstr. 17
72574 Bad Urach

Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege – Besonderer Teil (SNB-BT)

Stand: 10. Oktober 2009

Gültig ab 12. Dezember 2010

1. Entgeltgrundsätze

Trassennutzung

Das Trassenpreissystem der ENAG ist einstufig. Es gibt einen gemeinsamen Trassenpreiskatalog für den Güter- und einen für den Personenverkehr.

Der jeweils aktuelle Trassenpreis kann dem ENAG-Trassenpreiskatalog entnommen werden, der im Internet unter www.erms-neckar-bahn.de veröffentlicht ist. Änderungen der SNB und der Trassenpreise sowie aller sonstigen Unterlagen werden im Internet unter www.erms-neckar-bahn.de veröffentlicht.

Der Preis setzt sich aus einem einheitlichen Grundpreis und gegebenenfalls einem Zuschlag zusammen. Die Strecken der ENAG sind in zwei Kategorien (K1 und K2) eingeteilt. Die Kategorie richtet sich nach Kosten, die durch geographische Beschaffenheit entstehen. Die Einteilung der Strecken in die Kategorien kann dem Trassenpreiskatalog der ENAG entnommen werden, der im Internet unter www.erms-neckar-bahn.de veröffentlicht ist. Ein Zuschlag wird ausschließlich in Abhängigkeit von der Belastung des Oberbaus erhoben. Für die Ermittlung des lastabhängigen Multiplikators die höchste zulässige Achslast des Fahrzeuges mit der höchsten zulässigen Achslast im Zug zu Grunde gelegt. Für Züge mit Sondermaßen (z.B. Lademaßüberschreitungen) wird ein Zuschlag von 1,00 Euro/Zkm erhoben.

2. Rahmenbedingungen der Trassenbestellung

2.1. Bearbeitungsgebühren

Trassenstudien

Für Trassenstudien werden pro Arbeitsstunde der Streckenmanager EUR 85,00 zzgl. MwSt. für die erste angefangene Stunde inkl. Rechnungserstellung, für jede weitere angefangene Arbeitsstunde 59,00 zzgl. MwSt. sowie die entstandenen Fremdkosten berechnet.

Antragsgebühr

Die ENAG berechnet für Anträge für Trassen pro Arbeitsstunde der Streckenmanager EUR 85,00 zzgl. MwSt. für die erste angefangene Stunde inkl. Rechnungserstellung, für jede weitere angefangene Arbeitsstunde 59,00 zzgl. MwSt., wenn nicht gleichzeitig eine Trassenbestellung vorliegt. Die Kosten der ENAG werden mit Trassenpreisen und Entgelten für die Benutzung von Stationen verrechnet, wenn die Dienstleistung tatsächlich in Anspruch genommen wird.

Antragsgebühren werden dann nicht mit Trassengebühren verrechnet, wenn durch einen Zugangsberechtigten / einen Antragsteller mindestens fünf Anträge gestellt und mehr als 20 % der Dienstleistungen, welche die ENAG angeboten hatte, nicht bestellt wurden. Streckenmanager

Die ENAG erhebt außerdem dann Antragsgebühren, wenn ein einzelner Zugangsberechtigter/ein einzelnes Eisenbahnverkehrsunternehmen Trassenanträge bei der ENAG in einem Umfang stellt, der offensichtlich die Kapazität der Infrastruktur um das Doppelte übersteigt und die gestellten Anträge damit den Charakter von Trassenstudien haben.

Bearbeitungsgebühr

Werden bei der ENAG Trassen gem. § 6 Abs. 2 der EIBV beantragt, stellt die ENAG dem Zugangsberechtigten/Eisenbahnverkehrsunternehmen die Kosten in Rechnung, welche der ENAG vom anderen Betreiber von Schienenwegen in Rechnung gestellt werden.

Sofern Trassenanträge Zugtrassen betreffen, deren Hauptlauf nicht im Netz der ENAG ist, stellt die ENAG dem Zugangsberechtigten/Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Bearbeitungsgebühr pro Arbeitsstunde der Streckenmanager EUR 85,00 zzgl. MwSt. für die erste angefangene Stunde inkl. Rechnungserstellung, für jede weitere angefangene Arbeitsstunde 59,00 zzgl. MwSt. für den zusätzlichen Aufwand des Streckenmanagers in Rechnung.

2.2. Begriff, Qualität und Ausstattung der Eisenbahninfrastruktur

Eisenbahninfrastruktur im Sinne der SNB sind Zugtrassen sowie sonstige Anlagen und Einrichtungen im Sinne des § 2 Abs. 1 und 2 der Verordnung über die diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und über die Grundsätze zur Erhebung von Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur .

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

2.3. Vertragspflicht

2.3.1 Infrastrukturnutzungsvertrag

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

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.

Dieser Infrastrukturnutzungsvertrag stellt keinen Rahmenvertrag im Sinne des § 14a AEG bzw. Punkt 3.5 der SNB-AT dar.

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

Der Nutzungsvertrag über die jeweils konkrete Nutzung (nachfolgend „Einzelnutzungsvertrag“) zwischen der ENAG und dem EVU kommt wie folgt zustande:

- a) Im Falle einer Trassenanmeldung zum Netzfahrplan durch die fristgerechte und schriftliche Annahme des Angebots durch das EVU
- b) Im Falle einer Anmeldung zum Gelegenheitsverkehr durch die schriftliche und fristgerechte Annahme des Angebots durch das EVU, spätestens jedoch durch die Übergabe der Fahrplanunterlagen.

Mit Abschluss des Einzelnutzungsvertrages wird dem EVU das Nutzungsrecht an den Zugtrassen im vertraglich vereinbarten Umfang eingeräumt. Ein Nutzungsanspruch des EVU besteht erst ab dem vertraglich vorgesehenen ersten Verkehrstag. Die Durchführung von Versuchs- und Prüffahrten vor diesem Zeitpunkt ist gesondert mit der ENAG zu vereinbaren.

2.3.2 Subunternehmer

Der Einsatz von Subunternehmern durch das EVU ist nach Anmeldung gestattet. Die Anmeldung eines Subunternehmers ist bei der Trassenbestellung vorzunehmen. Sollte ein Subunternehmer nicht in seinem eigenen Namen mit der ENAG 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 bestellende EVU bzw. seine Versicherung übernimmt für den jeweiligen Subunternehmer die Haftung als EVU. Das EVU weist der ENAG analog zum Punkt 2.2 der SNB-AT der ENAG die Übernahme derartiger Risiken durch seine Haftpflichtversicherung nach.

2.3.3 Dampfzugfahrten

Für den Fall, dass das EVU Dampfzugfahrten durchführen will, weist das EVU der ENAG analog der Punkt 2.2 der SNB-AT der ENAG geltenden Vorschriften auch den Abschluss einer Haftpflichtversicherung zur Abdeckung eventuell aus Funkenflug entstehenden Schäden nach.

2.4. Antragstellung

Neben der Verwendung eines von der ENAG vorgegebenen Vordruckes für die Antragstellung kann die ENAG verlangen, dass der Antragsteller eine gültige Sicherheitsbescheinigung für den gesamten Laufweg der beantragten Zugtrasse vorlegt.

3 Leistungen der ENAG

3.1 Eigenschaften der Infrastruktur

Alle für ein EVU wichtigen Eigenschaften der ENAG-Infrastruktur können im Internet unter www.erms-neckar-bahn.de eingesehen werden. Die die Infrastruktur der ENAG beschreibenden Seiten sind Bestandteil der SNB-BT.

3.2 Sonderleistungen

Möglichen Sonderleistungen können sie den Trassenpreiskatalog der ENAG (unter www.erms-neckar-bahn.de) entnehmen. Es gilt die jeweils neueste Version des Trassenpreiskatalogs.

4 Sonstiges

4.1 Veröffentlichung

Die SNB-AT, SNB-BT, Fristen, sonstige Informationen, Trassenpreiskataloge Vertragsformulare der ENAG usw. sind im Internet unter www.erms-neckar-bahn.de nachzulesen bzw. herunter zu laden. Änderungen wird die ENAG ausschließlich im Internet unter www.erms-neckar-bahn.de veröffentlichen, soweit nicht vom Gesetzgeber zwingend ein anderes Medium vorgeschrieben ist.

4.2 Leistungsabhängige Anreizkomponente

Aufgrund der einfachen Betriebsverhältnisse verzichtet die ENAG grundsätzlich auf die regelmäßige Auswertung von Verspätungsursachen. Wird von einem Vertragspartner die Anwendung einer Bonus/Malusregelung verlangt, wertet die ENAG 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 Verspätungsminuten 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 % Trassennutzungsentgeltes der betroffenen Zugfahrt.

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

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