



Schiennetz-Nutzungsbedingungen der HLB Basis AG

(im Folgenden „Betreiber der Schienenwege“ genannt)

Besonderer Teil

Gültig ab ~~11~~10. Dezember ~~2022~~2023

Herausgeber:
HLB Basis AG,
Erlenstraße 2, 60325 Frankfurt
Tel.: 069 / 242524 – 0
Email: Infrastruktur-Frankfurt@hlb-online.de

Inhalt

1. Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT

- 1.1 zu Punkt 2.3.1b SNB-AT
- 1.2 zu Punkt 2.3.2 SNB-AT
- 1.3 zu Punkt 2.3.3 SNB-AT
- 1.4 zu Punkt 2.4.1a SNB-AT
- 1.5 zu Punkt 2.4.1b SNB-AT
- 1.6 zu Punkt 2.4.2 SNB-AT
- 1.7 zu Punkt 3.1.2 SNB-AT
- 1.8 zu Punkt 3.2.1 SNB-AT
- 1.9 zu Punkt 3.4.2, 3.4.4 sowie 3.4.5 SNB-AT
- 1.10 zu Punkt 3.6 SNB-AT
- 1.11 zu Punkt 4.1 SNB-AT
- 1.12 zu Punkt 5.2.1 SNB-AT
- 1.13 zu Punkt 5.2.2 SNB-AT
- 1.14 zu Punkt 5.3.3 SNB-AT
- 1.15 zu Punkt 5.7.2 SNB-AT

2. Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen

- 2.1 Beschreibung der Infrastrukturen
- 2.2 Verkehrliche Einschränkungen
- 2.3 Betrieblich-technische Bedingungen für den Zugang zum Schienennetz
- 2.4 Notfallmanagement

3. Entgeltgrundsätze

- 3.1 Umfang des Mindestzugangspaketes
- 3.2 Berechnung der Entgelthöhen
- 3.3 Verkehrsdienste und Marktsegmente
- 3.4 Leistungsabhängiges Entgelt
- 3.5 Trassenänderungs- bzw. Stornierungsentgelte

Anlagen

Formulare für Trassenanmeldungen

Muster - Infrastrukturnutzungsvertrag

1. Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT

Ergänzend zu bzw. abweichend von den vorangestellten Regelungen der SNB-AT gemäß Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) [Anmerkung: Die aktuelle Empfehlung für die Schienennetz-Nutzungsbedingungen Allgemeiner Teil (SNB-AT) wird von der HLB Basis AG inhaltlich unverändert angewendet], legt die HLB Basis AG die unten genannten unternehmensspezifischen Regelungen (SNB-BT) fest. Voraussetzung zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur ist der Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages zwischen der HLB Basis AG und dem Zugangsberechtigten.

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen bestehend aus SNB-AT und SNB-BT gelten als vertragliche Grundlage für die Geschäftsverbindung zwischen der HLB Basis AG und den Zugangsberechtigten.

1.1 zu Punkt 2.3.1b SNB-AT

Für die von der HLB Basis AG betriebene Infrastruktur gilt die Eisenbahn-Bau- und -betriebsordnung (EBO).

1.2 zu Punkt 2.3.2 SNB-AT

Als Voraussetzung für die Befahrung der Infrastruktur der HLB Basis AG muss der Triebfahrzeugführer im Besitz eines gültigen Eisenbahnfahrzeugführerscheins gemäß VDV Schrift 753 oder eines gültigen Triebfahrzeugführerscheins gemäß Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV) sein.

1.3 zu Punkt 2.3.3 SNB-AT

Die Vermittlung der erforderlichen Orts- und Streckenkenntnis erfolgt durch die HLB Basis AG. Die HLB Basis AG legt ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes angemessenes (§ 7e Abs. 3 AEG) Entgelt für die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis fest. Dies gilt auch, wenn die Orts- und Streckenkenntnis

durch einen Erfüllungsgehilfen vermittelt wird. Näheres ist in der Beschreibung der Entgeltgrundsätze festgelegt.

1.4 Zu Punkt 2.4.1a SNB-AT:

Beim Einsatz von Dampflokomotiven können Restriktionen aufgrund des Brandschutzes erforderlich sein. Diese werden bei der Fahrplanbestellung im Einzelfall durch die HLB Basis AG festgelegt.

1.5 Zu Punkt 2.4.1b SNB-AT:

Für die von der HLB Basis AG betriebene Infrastruktur gilt die Eisenbahn-Bau- und –betriebsordnung (EBO).

1.6 zu Punkt 2.4.2 SNB-AT

Der Betreiber der Schienenwege beschreibt die baulichen und betrieblichen Standards sowie die Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssysteme der einzelnen angebotenen Schienenwege unter Punkt 2.

1.6 zu Punkt 2.5.5.2 SNB-AT

Die HLB Basis AG definiert als „Arbeitstage“ im Sinne von Punkt 2.5.5.2 SNB-AT Montage bis Freitage außer gesetzliche Feiertage im Bundesland Hessen.

1.7 zu Punkt 3.1.2 SNB-AT

Die HLB Basis AG hat für die von ihr betriebenen Infrastrukturen alle netzzugangsrelevanten Vorschriften in „Sammlungen betrieblicher Vorschriften“ (SbV) bzw. „Örtlichen Zusätzen“ erfasst. Diese beinhalten die Angaben zum Streckenbuch und sind für die EVU bei den jeweiligen Betriebsstandorten gemäß

der Streckenzuordnung unter den in den Punkten 1.8.1 bis 1.8.3 auf Anfrage in elektronischer Form kostenfrei erhältlich.

1.8 zu Punkt 3.2.1 SNB-AT

Die EVU haben für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen die in der Anlage zu diesen SNB zur Verfügung gestellten Vordrucke bzw. Formulare zu verwenden.

Die Trassenbestellung erfolgt für die einzelnen Strecken bei den verantwortlichen Betriebsstandorten unter den genannten Kontaktdaten gemäß nachstehender Zuordnung.

1.8.1 Strecken Frankfurt-Höchst – Königstein und ~~Lollar - Mainzlar Friedrichsdorf – Brandoberndorf~~

HLB Basis AG, Standort Königstein, Bahnstraße 13, 61462 Königstein
Tel.: 0 61 74 / 29 01 – 0 Fax: 0 61 74 / 29 01 – 15
e-mail: infrastruktur-koenigstein@hlab-online.de

1.8.2 Strecken Butzbach DB – Butzbach Nord / Butzbach Ost

HLB Basis AG, Standort Butzbach, Himmrichsweg 3, 35510 Butzbach
Tel.: 0 60 33 / 96 15 – 0 Fax: 0 60 33 / 96 15 – 15
e-mail: infrastruktur-butzbach@hlab-online.de

1.8.3 Strecken Kassel Wilhelmshöhe – Baunatal Großenritte, Eschwege West (Abzweigstelle Eschwege-Stegmühle) – Eschwege Stadt und Abzweigstelle Eschwege Niederhone - Eschwege West (Abzweigstelle Eschwege-Wehre)

HLB Basis AG, Standort Kassel, Wilhelmshöher Allee 252, 34119 Kassel
Tel.: 05 61 / 9 30 74 – 0 Fax: 05 61 / 9 30 74 – 21

e-mail: infrastruktur-kassel@hlb-online.de

1.9 zu Punkt 3.4.2, 3.4.4 sowie 3.4.5 SNB-AT

Die HLB Basis AG definiert als „Arbeitstage“ im Sinne von Punkt 3.4.2 Satz 1 Buchstabe b, Punkt 3.4.4 Satz 2 sowie Punkt 3.4.5 SNB-AT Montage bis Freitage außer gesetzliche Feiertage im Bundesland Hessen.

1.10 zu Punkt 3.6 SNB-AT

Rahmenverträge werden nicht abgeschlossen.

1.11 zu Punkt 4.1 SNB-AT

Der Betreiber der Schienenwege stellt seine Entgeltgrundsätze unter Punkt 3. SNB-BT dar.

1.12 zu Punkt 5.2.1 SNB-AT

Die EVU haben sicherzustellen, dass das eingesetzte Betriebspersonal vor Einsatzbeginn auf Infrastruktur der HLB Basis AG über die aktuell gültigen Weisungen informiert ist und die notwendigen Fahrplanunterlagen mitführt. Die Weisungen werden zum Zeitpunkt der Herausgabe durch die HLB Basis AG dem vom EVU benannten Empfänger elektronisch oder per Fax übersandt.

1.13 zu Punkt 5.2.2 SNB-AT

Die EVU haben die im Infrastrukturnutzungsvertrag benannte zuständige Stelle für betriebliche ad-hoc Entscheidungen zu informieren.

1.14 zu Punkt 5.3.3 SNB-AT

Unter Punkt 2.4 der SNB-BT hat die HLB Basis AG Regelungen, die bei ihr für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten, aufgenommen.

1.15 zu Punkt 5.7.2 SNB-AT

Vorhersehbare Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen werden auf der HLB-Homepage (www.hlb-online.de/unternehmen/infrastruktur) bekannt gegeben und EVU, die bereits Infrastrukturnutzungsverträge mit der HLB Basis AG abgeschlossen haben, schriftlich mit einem Vorlauf von vier Wochen angezeigt.

2. Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen

2.1 Beschreibung der Infrastrukturen

Im Folgenden wird das Streckennetz der HLB Basis AG nach einzelnen Strecken gegliedert dargestellt und erläutert. Die Streckenbezeichnung beinhaltet jeweils die Zuordnung zum zuständigen Betriebsstandort (BS) bzw. den Ansprechpartnern. Die Angaben zu den technischen und betrieblichen Merkmalen erfolgen mit Stand der Herausgabe dieser Benutzungsbedingungen. Maßgebend sind die Vorgaben des betrieblichen Regelwerkes für die jeweilige Infrastruktur.

2.1.1 Strecke Frankfurt Höchst - Königstein (Betriebsstandort Königstein)

Merkmal	
Streckenummer	9360
Anbindung an benachbarte Infrastruktur(en)	Bahnhof Frankfurt Höchst, Anbindung an die Infrastruktur der DB Netz AG
Haupt- oder Nebenbahn	Nebenbahn
Länge der Strecke	16,0 km
Spurweite	1.435 mm
Ein- oder Mehrgleisigkeit	Eingleisig
Elektrifizierung	Nein
Maximale Neigung	1:38 (26 ‰)
Maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit	80 km/h, im Abschnitt Kelkheim – Königstein 60 km/h
Maximal zulässige Zuglänge	140 Meter
Bremsweg	400/700 Meter
Kleinster Halbmesser	190 Meter
Streckenklasse	D4 (22,5 t Radsatzlast, 8 t Meterlast)
Abweichungen vom Regellichtraum der EBO	Nein
Anzahl Bahnhöfe	4 (Kreuzungsbahnhöfe)
Anzahl Haltepunkte	4
Betriebsverfahren	Zugmeldeverfahren nach Ril 408, streckenspezifische Regelungen ergänzend in den „Örtlichen Zusätzen“ für die Strecke Frankfurt Höchst – Königstein
Betriebliche Kommunikation und Information	Analoger Betriebsfunk

Merkmal	
Fahren ohne Streckenkenntnis	Untersagt
Signaltechnische Ausrüstung	Spurplanstellwerk
Zugbeeinflussung	PZB ohne 500 Hz-Magnete
Streckenauslastung	Vertakteter Personennahverkehr (RMV Linie 12, W Halbstundentakt, S Stundentakt)
Regelmäßige Betriebszeiten	Montag – Sonntag 00.00 – 24.00 Uhr

2.1.2 Strecke Lollar – Mainzlar Friedrichsdorf — ~~Brandoberndorf~~ (Taunusbahn)
(Betriebsstandort Königstein)

<u>Merkmal</u>	
<u>Anbindung an benachbarte Infrastruktur(en)</u>	<u>Bahnhof Lollar, Anbindung an die Infrastruktur der DB Netz AG</u>
<u>Haupt- oder Nebenbahn</u>	<u>Nebenbahn</u>
<u>Länge der Strecke</u>	<u>4.3 km</u>
<u>Spurweite</u>	<u>1.435 mm</u>
<u>Ein- oder Mehrgleisigkeit</u>	<u>Eingleisig</u>
<u>Elektrifizierung</u>	<u>Nein</u>
<u>Maximale Neigung</u>	<u>1:64,5 (15,5 ‰)</u>
<u>Maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit</u>	<u>30 km/h</u>
<u>Bremsweg</u>	<u>400 Meter</u>
<u>Kleinster Halbmesser</u>	<u>190 Meter</u>
<u>Streckenklasse</u>	<u>C3 (20 t Radsatzlast, 7,2 t Meterlast)</u>
<u>Abweichungen vom Regellichtraum der EBO</u>	<u>Nein</u>
<u>Anzahl Bahnhöfe</u>	<u>1</u>
<u>Anzahl Haltepunkte</u>	<u>0</u>
<u>Betriebsverfahren</u>	<u>Ril 408</u>
<u>Betriebliche Kommunikation und Information</u>	<u>Mobilfunk GSM</u>
<u>Fahren ohne Streckenkenntnis</u>	<u>Untersagt</u>

<u>Signaltechnische Ausrüstung</u>	<u>Nein</u>
<u>Zugbeeinflussung</u>	<u>Nein</u>
<u>Merkmal</u>	
<u>Streckenauslastung</u>	<u>Einzelleistungen im Güterverkehr</u>
<u>Regelmäßige Betriebszeiten</u>	<u>Abhängig von den Besetzzeiten Fdl Lollar (DB Netz AG)</u>

<u>Merkmal</u>	
<u>Anbindung an benachbarte Infrastruktur(en)</u>	<u>Bahnhof Friedrichsdorf, Anbindung an die Infrastruktur der DB Netz AG</u>
<u>Haupt- oder Nebenbahn</u>	<u>Nebenbahn</u>
<u>Länge der Strecke</u>	<u>36,0 km</u>
<u>Spurweite</u>	<u>1.435 mm</u>
<u>Ein- oder Mehrgleisigkeit</u>	<u>Eingleisig</u>
<u>Elektrifizierung</u>	<u>Nein</u>
<u>Maximale Neigung</u>	<u>1:48 (21 ‰)</u>
<u>Maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit</u>	<u>80 km/h</u>
<u>Maximal zulässige Zuglänge</u>	<u>110 Meter</u>
<u>Bremsweg</u>	<u>400/700 Meter</u>
<u>Kleinster Halbmesser</u>	<u>190 Meter</u>

Streckenklasse	C4 (20 t Radsatzlast, 8 t Meterlast)
Abweichungen vom Regellichtraum der EBO	Nein; Tunnelbauwerk von 1,3 km Länge zwischen Grävenwiesbach und Hasselborn
Anzahl Bahnhöfe	8 (Kreuzungsbahnhöfe)
Anzahl Haltepunkte	3
Betriebsverfahren	Zugmeldeverfahren nach Ril 408, streckenspezifische Regelungen ergänzend in den „Örtlichen Zusätzen“ für die Strecke Friedrichsdorf-Brandoberndorf

Merkmal	
Betriebliche Kommunikation und Information	Analoger Betriebsfunk
Fahren ohne Streckenkenntnis	Untersagt
Signaltechnische Ausrüstung	Elektronisches Stellwerk
Zugbeeinflussung	PZB ohne 500 Hz-Magnete
Streckenauslastung	Vertakteter Personennahverkehr (RMV Linie 15, W(Sa) Halbstundentakt, in den Hauptverkehrszeiten zusätzliche Verdichterleistungen, Sa+ S Stundentakt)
Regelmäßige Betriebszeiten	Montag Sonntag 00.00 – 24.00 Uhr

2.1.3 Strecken Butzbach (DB-Bf.) – Butzbach Nord und Butzbach Nord – Butzbach Ost
– Anschlussgrenze km 1,68 (Betriebsstandort Butzbach)

Merkmal	
Streckenummer	9371
Anbindung an benachbarte Infrastruktur(en)	Bahnhof Butzbach DB, Anbindung an die Infrastruktur der DB Netz AG; Anbindung an die Infrastruktur der Eisenbahnfreunde Wetterau in km 2,2
Haupt- oder Nebenbahn	Nebenbahn
Länge der Strecke	2,7 km
Spurweite	1.435 mm
Ein- oder Mehrgleisigkeit	Eingleisig
Elektrifizierung	Nein
Merkmal	
Maximale Neigung	1:40 (25 ‰)
Maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit	40 km/h
Maximal zulässige Zuglänge	300 Meter, im Abschnitt Butzbach-Ost – Anschlussgrenze km 2,2 maximal 200 m
Bremsweg	200 Meter
Kleinster Halbmesser	<150 Meter
Streckenklasse	C2 (20 t Radsatzlast, 6,4 t Meterlast)
Abweichungen vom Regellichtraum der EBO	Nein
Anzahl Bahnhöfe	2
Anzahl Haltepunkte	0
Betriebsverfahren	Zugleitverfahren nach FV-NE,

	streckenspezifische Regelungen ergänzend in der „Sammlung betrieblicher Vorschriften“
Betriebliche Kommunikation und Information	Analoger Betriebsfunk
Fahren ohne Streckenkenntnis	Untersagt
Signaltechnische Ausrüstung	nicht vorhanden, elektrisch-ortsgestellte Weiche und technisch gesicherte Bahnübergänge können teilweise mit Infrarotsendern umgestellt bzw. eingeschaltet werden
Zugbeeinflussung	Nein
Streckenauslastung	Einzelleistungen im Güterverkehr, Anbindung Wartungseinrichtung Butzbach Ost
Betriebszeiten	Montag – Sonntag 00.00 – 24.00 Uhr

2.1.4 Strecke Kassel Wilhelmshöhe Süd (km 0,9) – Baunatal Altenbauna (km 7,0) – Baunatal Großenritte (km 10,3) (Betriebsstandort Kassel)

Besonderheit: Zwischen Baunatal und Baunatal Großenritte verkehren EBO-zugelassene Straßenbahnfahrzeuge im Taktverkehr. Teile der Gleisanlagen und die Verkehrsstationen sind nur für die Befahrung bzw. Bedienung durch die zugelassenen Straßenbahnfahrzeuge zugelassen.

Merkmal	
Streckenummer	9390
Anbindung an benachbarte Infrastruktur(en)	Bahnhof Kassel Wilhelmshöhe, Anbindung an die Infrastruktur der DB Netz AG; Bahnhof Baunatal Anbindung an das Straßenbahnnetz der Kasseler Verkehrs

	Gesellschaft AG, Bahnhof Baunatal Großenritte Anbindung der durch den Verein „Hessencourrier“ betriebenen Eisenbahnstrecke Baunatal Großenritte - Naumburg
Haupt- oder Nebenbahn	Nebenbahn
Länge der Strecke	9,270-895 km
Spurweite	1.435 mm
Ein- oder Mehrgleisigkeit	Eingleisig
Elektrifizierung	im Streckenabschnitt Baunatal (km 7,584) – Baunatal Großenritte (km 10,207) Elektrifizierung für Straßenbahnen mit 600V Gleichstrom
Merkmal	
Maximale Neigung	1:38,5 (26 ‰)
Maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit	Maximal zulässige Geschwindigkeit zwischen Kassel-Wilhelmshöhe und Baunatal: 50 km/h; Maximal zulässige Geschwindigkeit zwischen Baunatal und Baunatal- Großenritte: <ul style="list-style-type: none"> • EBO- Fahrzeuge 40 km/h mit Geschwindigkeitsabsenkungen im Bereich der Straßenbahn-

	haltestellen <ul style="list-style-type: none"> EBO-zugelassene Straßenbahnen 60 km/h
Maximal zulässige Zuglänge	600 Meter
Bremsweg	400 Meter
Kleinster Halbmesser	190 Meter
Streckenklasse	D4 (22,5 t Radsatzlast, 8 t Meterlast)
Abweichungen vom Regellichtraum der EBO	Nein
Anzahl Bahnhöfe	2
Anzahl Haltepunkte	0

Merkmale	
Betriebsverfahren	Zugmeldeverfahren nach FV-NE, streckenspezifische Regelungen ergänzend in der „Sammlung betrieblicher Vorschriften“ für die Strecke Kassel-Wilhelmshöhe – Baunatal-Großenritte
Betriebliche Kommunikation und Information	Analoger Betriebsfunk; Mobilfunk GSM
Fahren ohne Streckenkenntnis	Untersagt
Signaltechnische Ausrüstung	Spurplanstellwerk
Zugbeeinflussung	PZB ohne 500 Hz-Magnete
Streckenauslastung	Der mit Oberleitung überspannte Streckenabschnitt zwischen Baunatal km 7,584 und Wendeschleife Baunatal-Großenritte km 10,207 wird durch EBO-zugelassene Straßenbahnen in den Hauptverkehrszeiten im Abstand von 15 Minuten mit zusätzlichen Verdichterleistungen in beiden Richtungen befahren. Auf dem Streckenabschnitt Kassel Wilhelmshöhe – Baunatal findet W(Sa) Güterverkehr statt.
Regelmäßige Betriebszeiten	Montag – Sonntag 00.00 – 24.00 Uhr

2.1.5 Streckenanbindung Eschwege-Stadtbahnhof (Betriebsstandort Kassel)

Abzweigend von der Strecke Strecke Bebra – Eichenberg - Göttingen wird der Bahnhof Eschwege-Stadt über zwei eingleisige Nebenbahnen erreicht.

Merkmal	
Streckennummern	3936 / 6710
Anbindung an benachbarte Infrastruktur(en)	Strecke 6710: Bf. Eschwege Stadt (km 45,743) – Bf. Eschwege West „Bahnhofsteil Abzweigstelle Eschwege Stegmühle“ (km 49,915 Infrastrukturgrenze Südanschluss), Strecke 3936: Abzweig Niederhone (km 0,0) – Eschwege West „Bahnhofsteil Abzweigstelle Eschwege Wehre“ (km 0,388 Infrastrukturgrenze Nordanschluss).
Haupt- oder Nebenbahn	Nebenbahn
Länge der Strecken	Strecke 6710: 4,172 km Strecke 3936: 0,388 km
Spurweite	1.435 mm
Ein- oder Mehrgleisigkeit	Eingleisig
Elektrifizierung	Ja, 15 kV 16,7 Hz
Maximale Neigung	1:100 (10,0 ‰)
Maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit	80 km/h (Strecke 6710), 50 km/h (Strecke 3936)

Merkmal	
Maximal zulässige Zuglänge	140 Meter
Bremsweg	700 Meter
Kleinster Halbmesser	190 Meter
Streckenklasse	D4
Abweichungen vom Regellichtraum der EBO	Nein
Anzahl Bahnhöfe	1 (Kreuzungsbahnhof ohne Umsetzungsmöglichkeit und Nebengleise)
Anzahl Haltepunkte	1
Betriebsverfahren	Zugmeldeverfahren nach Ril 408; streckenspezifische Regelungen ergänzend in den „Örtlichen Zusätzen“
Betriebliche Kommunikation und Information	GSM-R
Fahren ohne Streckenkenntnis	Untersagt
Signaltechnische Ausrüstung	Elektronisches Stellwerk
Zugbeeinflussung	PZB 90 mit 500 Hz-Magneten
Streckenauslastung	Vertakteter Schienenpersonennahverkehr
Regelmäßige Betriebszeiten	Montag – Sonntag 00.00 – 24.00 Uhr

2.2 Verkehrliche Einschränkungen

In einzelnen Fällen können besondere örtliche oder betriebliche Gegebenheiten die verkehrliche Nutzung einschränken oder die Durchführung bestimmter Verkehre ausschließen.

Der Transport von Gefahrgut wird durch das Gefahrgutbeförderungsgesetz - einschließlich der darauf basierenden Verordnungen wie z.B. die „Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt“ - GGVSEB) - geregelt. Neben den unmittelbar geltenden gesetzlichen Regelungen bestehen darüber hinaus in Einzelfällen zusätzliche verkehrliche Einschränkungen, z.B. eine zeitlich eingeschränkte Abstellung von Gefahrgutfahrzeugen.

Sollten für bestimmte Fahrzeuge oder Verkehre besondere Geschwindigkeitsrestriktionen notwendig sein, werden sie dem Zugangsberechtigten rechtzeitig vor Durchführung der Fahrt mitgeteilt.

2.3 Betrieblich-technische Bedingungen für den Zugang zum Schienennetz

Die Fahrzeugausrüstung der Zugangsberechtigten muss den betrieblichen Anforderungen der HLB Basis AG entsprechen.

2.3.1 Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB)

Für die Nutzung des Schienennetzes der HLB Basis AG gilt bezüglich der punktförmigen Zugbeeinflussung (PZB) folgendes:

Die Triebfahrzeuge müssen mit einer PZB - Anlage mit Geschwindigkeitsaufzeichnung und -überwachung ausgerüstet sein, die mit den Streckeneinrichtungen der HLB Basis AG kompatibel ist. Über die Zulassung von Fahrzeugen, die nicht über die vorgenannte Ausrüstung verfügen, entscheidet der Eisenbahnbetriebsleiter der HLB Basis AG; er legt einschränkende Bedingungen für die Durchführung dieser Fahrten fest.

2.3.2 Zugfunk

Triebfahrzeuge, die auf dem Schienennetz der HLB Basis AG verkehren, müssen über die für die Zugfunktechnik der HLB Basis AG erforderlichen Funkgeräte verfügen.

2.3.3 Einsatz von Dampflokomotiven

Der Einsatz von Dampflokomotiven kann Restriktionen zur Gewährleistung des Brandschutzes unterliegen. Hinsichtlich des Brandrisikos wird nach kohlegefeuerten und öl- oder gasbefeuchten Dampflokomotiven differenziert.

Dampflokomotiven müssen technisch so ausgestattet sein, dass das Risiko einer Brandentstehung durch unkontrollierten Verlust von Heizmedien, z. B. durch glühende Kohleteilchen, weitgehend minimiert wird. Fahrten mit rostgefeuerten Dampflokomotiven werden nicht zugelassen, wenn für die vorgesehenen Streckenabschnitte der für den beabsichtigten Verkehrstag aktuelle Waldbrandgefahrenindex des Deutschen Wetterdienstes (DWD) mit 4 oder höher angegeben wird. Maßgeblich sind die Angaben des DWD auf dessen Internetseite.

Kommt es während des Verkehrs mit Dampflokomotiven, auch bei Beachtung der erforderlichen Sorgfalt, zu Schäden (z. B. durch Brand der Vegetation), so liegt die Haftung allein beim EVU.

2.4 Notfallmanagement

Das Notfallmanagement wird gemäß Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE) durchgeführt. Bei gefährlichen Ereignissen ist Unfallmeldestelle der zuständige Fahrdienst- oder Zugleiter, der unverzüglich über das Ereignis zu informieren ist; er veranlasst die weiteren Schritte. Das EVU unterstützt die Unfallmeldestelle, den Eisenbahnbetriebsleiter sowie weitere Bedienstete der HLB Basis AG bei den notwendigen Arbeiten zur Aufklärung der Ursache des gefährlichen Ereignisses.

Dazu stellt das zugangsberechtigte EVU der HLB Basis AG die Daten der PZB zur Verfügung, damit sie die gesetzlich vorgeschriebenen und geforderten Untersuchungen durchführen kann.

Der Zugangsberechtigte hat einen während der Nutzungsdauer jederzeit erreichbaren Notdienst zu benennen. Die Ansprechpartner sind der Betriebsleitung der HLB Basis mindestens 3 Tage vor Verkehrsaufnahme mit Rufnummer bekannt zu geben und bei jeder Änderung schriftlich mitzuteilen.

3. Entgeltgrundsätze

Die Entgelte sind gemäß § 31 Absatz 1 ERegG kalkuliert. Ein umweltbezogener Entgeltbestandteil ist nicht enthalten. Zeitbezogene Zu- oder Abschläge zur Kapazitätssteuerung sind nicht berücksichtigt. Entgeltnachlässe gemäß § 38 ERegG werden nicht eingeräumt.

3.1 Umfang des Mindestzugangspaketes

Das Entgelt für die Benutzung der Schienenwege deckt das Mindestzugangspaket gemäß Anlage 2 Nr. 1 ERegG ab. Daher sind mit dem zu entrichtenden Entgelt für eine Trasse folgende Basisleistungen abgegolten:

- 1) Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen
- 2) Erstellung eines Fahrplans einschließlich der Übersendung der betriebsnotwendigen Fahrplandaten und Unterlagen an den Besteller
- 3) Nutzung der für die Zugfahrten bereitgestellten Strecken-, Bahnhofs-, Überholungs- und Kreuzungsgleise
- 4) Die Bedienung der für eine Zugbewegung erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme, die Koordination der Zugbewegungen und die Bereitstellung von Informationen über die Zugbewegungen während der planmäßigen Besetzungszeit der Betriebsstellen der HLB Basis AG
- 5) Alle anderen Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs auf den zugewiesenen Trassen erforderlich sind
- 6) Vereinbarte planmäßige Aufenthalte während der Zugfahrt (ohne Nutzung der Personenbahnsteige. Die Nutzung der Personenbahnsteige und Personenbahnhöfe wird separat gemäß Nutzungsbestimmungen für Serviceeinrichtungen berechnet)

7) Aufenthaltszeiten größer 2 Stunden vor Abfahrt bzw. nach Ankunft eines Zuges im Anfangs- bzw. Endbahnhof sowie Abstellungen auf Hauptgleisen von mehr als 2 Stunden werden gesondert berechnet.

3.2 Berechnung der Entgelthöhen

Die Bemessung des Entgeltes nach Anlage 1 dieser SNB richtet sich nach der zu befahrenden Strecke und dem Verkehrsdienst.

Der Trassenpreis beruht auf den Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen.

Maßgebender Wert für die Entgeltbemessung ist die Leistungskennzahl „Trassenkilometer“.

Das zu entrichtende Entgelt errechnet sich nach der Formel

$$\frac{\text{Trassenpreis je Verkehrsdienst, Strecke und Kilometer in €} \times \text{maßgebende Entfernung (Trassenkilometer)}}{\text{Entfernung (Trassenkilometer)}}$$

Die maßgebende Entfernung ist die für die Benutzung des Schienenweges durchgeführte Zugfahrt gemäß Entfernungstabelle (Anlage 1 SNB).

3.3 Verkehrsdienste

Auf der Infrastruktur der HLB Basis AG können die nachfolgend beschriebenen Verkehrsdienste durchgeführt werden:

3.3.1 Schienenpersonennahverkehr

Der Verkehrsdienst Schienenpersonennahverkehr findet Anwendung für Zugfahrten, die der Reisendenbeförderung im Regionalverkehr dienen und bei deren Durchführung hohe qualitative Anforderungen im Hinblick auf Vertaktung und die Bildung durchgängiger Reiseketten gestellt werden.

3.3.2 Schienengüterverkehr

Der Verkehrsdienst Schienengüterverkehr findet Anwendung für Zugfahrten, die der Güterbeförderung dienen.

Die Trassenentgelte im Schienengüterverkehr sind auch in ihrer Systematik bezogen auf die Betriebsstandorte spezifisch. Die ortsspezifische Darstellung befindet sich in der Trassenpreisliste der HLB Basis AG. Diese differenzierten Preise berücksichtigen bereits Unterschiede in den Infrastrukturstandards und den jeweiligen Streckenauslastungen.

3.3.3 Museums- bzw. Touristikverkehr

Die Trassenart „Museums- bzw. Touristikverkehr“ findet Anwendung für Zugfahrten, die der Reisendenbeförderung dienen und deren Durchführung vornehmlich auf museale bzw. touristische Aspekte abstellt. Diese Verkehre sind im Unterschied zu den anderen Marktsegmenten des Verkehrsdienstes Schienenpersonennahverkehr dadurch gekennzeichnet, dass es sich um Einzelleistungen an nur einzelnen Kalendertagen im Fahrplanjahr handelt.

3.3.4 Leerfahrten

Das Marktsegment „Leerfahrt“ findet Anwendung für Überführungsfahrten von Triebfahrzeugen einschließlich Bau- und Nebenzugfahrzeugen.

3.4 Trassenänderungs- bzw. Stornierungsentgelte

Für jeden Änderungswunsch an einer festgelegten Zugtrasse wird eine Bearbeitungsgebühr erhoben.

Bestellte Trassen können vom Zugangsberechtigten storniert werden. Mit der Stornierung erlöschen alle Ansprüche die ggf. mit der vertraglichen Bindung in Bezug auf die Trassenvergabe verbunden waren.

- Stornierung bis zum 30. Tag vor dem ersten Verkehrstag: unentgeltlich,
- Stornierung nach dem 30. Tag vor dem ersten Verkehrstag und über 24 Stunden vor der Abfahrt: 40 % des Entgeltes einer Trasse,
- Stornierung unter 24 Stunden vor der Abfahrt: 80 % des Entgeltes einer Trasse.
- Stornierung nach Abfahrtszeitpunkt oder keine Stornierung: 100 % des Entgeltes der bestellten Trasse.

Anlagen

1. Formulare für Trassenanmeldungen

1.1 Regelzüge

1.2 Einzel-Reisezüge, Einzel-Güterzüge, Sonderzüge

2. Musterinfrastrukturnutzungsvertrag

Trassenanmeldung für Regelzüge

An: HLB Basis AG
Abteilung Betrieb - Infrastruktur -
~~Fax:~~
E-Mail:

Besteller: _____

Tel.: _____

~~Fax:~~ _____

E-Mail: _____

Datum: _____

Abweichende Rechnungsanschrift:

- Trassenanmeldung
- Trassenstudie für Reisezugtrassen
- Trassenstudie für Güterzugtrassen

A. Verkehrszeiten

Verkehrszeitraum _____

Verkehrstage _____

Zusatztage _____

Ausfalltage _____

Konstruktionsspielraum _____

B. Verkehrsart

Takt-Verkehr ja nein

Express-Verkehr ja nein

Sonstige Verkehrsart _____

C. Relation

von _____

nach _____

D. Betrieblich-technische Angaben

Triebfahrzeugbaureihe _____

Traktionsart _____

Höchstgeschwindigkeit _____ km/h

Zuglänge _____ m

Zuglast _____ to

Bremsstellung _____

vorhandende Brh _____

maximale Radsatzlast _____

Notbremsüberbrückung ja nein

PZB 90 ja nein

Zugfunk ja nein Art/Modell: _____

Gefahrguttransport ja nein

Lademaßüberschreitung ja nein

(auch DOSTO)

Besonderheiten _____

F. Weitere Kundenwünsche _____

G. Hinweise aus der Konstruktion _____

Versicherung:

Der Besteller versichert, dass die eingesetzten Fahrzeuge für den bestellten Zuglauf zugelassen sind und den Bedingungen der SNB entsprechen. Für den Fall, dass neben dem Trassenentgelt weitere Kosten (Gestellung streckenkundiger Mitarbeiter, Streckenuntersuchungen, Personaleinsatz außerhalb der Besetzungszeiten o.ä.) erforderlich sind, erklärt er sich damit einverstanden, dass diese Kosten an ihn verrechnet werden.

(Ort, Datum)

Unterschrift des Bestellers

Trassenanmeldung **für** **Einzel-Reisezüge, Einzel-Güterzüge, Sonderzüge**

Trassenanmeldung

Trassenstudie für Sonderzug

Infrastrukturbetreiber	Trassenbesteller
(Bitte zuständ. Betriebsstandort eintragen) HLB Basis AG	
Fax:	Fax: _____
E-Mail:	E-Mail:

Trassenanmeldung für Einzel-Reisezüge, Einzel-Güterzüge, Sonderzüge

A. Angaben über den Zuglauf	Reisezug <input type="checkbox"/>	Güterzug <input type="checkbox"/>	Sonstiges <input type="checkbox"/>
------------------------------------	--	--	---

a)	Verkehrstag/e: _____	Von: _____	Nach: _____			
	Zuggattung: _____	Zugnummer: _____	Gewünschte Abfahrt: _____	Gewünschte Ankunft: _____		
	Vorrang hat:	Ankunft <input type="checkbox"/>	Abfahrt <input type="checkbox"/>	Leerfahrt <input type="checkbox"/>	Tfz Fahrt <input type="checkbox"/>	Fahrt zur Baustellenversorgung <input type="checkbox"/>
b)	Verkehrstag/e: _____	Von: _____	Nach: _____			
	Zuggattung: _____	Zugnummer: _____	Gewünschte Abfahrt: _____	Gewünschte Ankunft: _____		
	Vorrang hat:	Ankunft <input type="checkbox"/>	Abfahrt <input type="checkbox"/>	Leerfahrt <input type="checkbox"/>	Tfz Fahrt <input type="checkbox"/>	Fahrt zur Baustellenversorgung <input type="checkbox"/>
c)	Verkehrstag/e: _____	Von: _____	Nach: _____			
	Zuggattung: _____	Zugnummer: _____	Gewünschte Abfahrt: _____	Gewünschte Ankunft: _____		
	Vorrang hat:	Ankunft <input type="checkbox"/>	Abfahrt <input type="checkbox"/>	Leerfahrt <input type="checkbox"/>	Tfz Fahrt <input type="checkbox"/>	Fahrt zur Baustellenversorgung <input type="checkbox"/>
d)	Verkehrstag/e: _____	Von: _____	Nach: _____			
	Zuggattung: _____	Zugnummer: _____	Gewünschte Abfahrt: _____	Gewünschte Ankunft: _____		
	Vorrang hat:	Ankunft <input type="checkbox"/>	Abfahrt <input type="checkbox"/>	Leerfahrt <input type="checkbox"/>	Tfz Fahrt <input type="checkbox"/>	Fahrt zur Baustellenversorgung <input type="checkbox"/>

Weitere Angaben zum Laufweg (Streckenangaben) und Unterwegshalte (Haltedauer/-art)

a)	
b)	
c)	
d)	

Besonderheiten / Sonstiges

--

B. Angaben zu Abstell- und Zusatzanlagen

Betriebsstelle	Gleislänge	von Datum / Uhrzeit	bis Datum / Uhrzeit	Bemerkungen
	m			
	m			
	m			

C. Angaben zum Zug (alle Angaben gelten für alle zuvor genannten Zugfahrten)			
Triebfahrzeug (Baureihe):		vglb. DB-Baureihe:	
Traktionsart: Elektrisch <input type="checkbox"/> Diesel <input type="checkbox"/> Dampflok-Kohle <input type="checkbox"/> Dampflok-Öl <input type="checkbox"/>			
Höchstgeschwindigkeit:		bei Dampflok: vorwärts	
km/h		km/h	rückwärts
Fahrzeugausrüstung			
Führendes Fahrzeug besitzt eine Zugbeeinflussungsanlage der Bauart „PZB 90“		<input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein
Führendes Fahrzeug besitzt Zugfunk		<input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein
Führendes Fahrzeug besitzt Sifa		<input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein
Falls nein <input type="checkbox"/> Ausnahmegenehmigung nach § 3 Abs I EBO liegt vor, bzw.			
<input type="checkbox"/> Bei Dampflokfahrt ist die Zweimannbesetzung sichergestellt			
Handelt es sich um einen der folgenden außergewöhnlichen Transporte		<input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein
Doppelstockwagen DA, DB, DAB <input type="checkbox"/> LNT-Fahrzeug <input type="checkbox"/> KV <input type="checkbox"/> Sonstige Transporte Lü; Schwerwagen <input type="checkbox"/>			
Falls Sonstige Transporte (Lü; Schwerwagen): Bza ist der Trassenanmeldung beigelegt.			
Wagenzug			
Bremsstellung:			
Vorhandene Bremsleistung:		Brh	
Wagengewicht:		t	Achsen:
			x
Wagenzuglänge:		m	Gesamtlänge:
			m
Höchstgeschwindigkeit:		Km/h	
Bei Reisezügen			
NBÜ vorhanden:		<input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein
Bei Güterzügen			
Ladegut:			
Klasse:		Stoffnummer:	Gefahrgutklasse:
Verpackungsgruppe:		Streckenklasse:	
KV-Profil-Nummer: P C P C			
Bei Wendezug: Tzf schiebt		von	Bis
Schiebelok (Baureihe):		von	Bis <input type="checkbox"/> gekuppelt
Die Bestellung eines streckenkundigen Mitarbeiters gewünscht		<input type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/> nein
Falls ja,		von	Bis
Versicherung:			
Der Besteller versichert, dass die eingesetzten Fahrzeuge für den bestellten Zuglauf zugelassen sind und den Bedingungen der SNB der HLB Basis AG entsprechen. Für den Fall, dass neben dem Trassenentgelt weitere Kosten (Gestellung streckenkundiger Mitarbeiter, Streckenuntersuchungen, Personaleinsatz außerhalb der Besetzungszeiten o.ä.) erforderlich sind, erklärt er sich damit einverstanden, dass diese Kosten an verrechnet werden.			

Ort/Datum

Stand: 3. Mai 2023

Unterschrift des Bestellers

- Besonderer Teil -

Muster-Infrastrukturnutzungsvertrag

Infrastrukturnutzungsvertrag

zwischen

der HLB Basis AG
Erlenstraße 2
60325 Frankfurt

– nachfolgend „HLB“ genannt –

und

XXX

nachfolgend „Zugangsberechtigter“ genannt –

Präambel

Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen HLB ist als nichtbundeseigene Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs Betreiberin von Schienenwegen. Die HLB schließt an das übergeordnete Netz der Netz AG an. Mit diesem Vertrag räumt die HLB dem Zugangsberechtigten die entgeltliche Nutzung der Eisenbahninfrastruktur zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen ein.

§ 1 Gegenstand des Vertrags

- (1) Das EIU gestattet dem EVU im Rahmen dieses Vertrages die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur.
- (2) Für die Nutzung der HLB Eisenbahninfrastruktur gelten:
 - Die „Schiennetz-Nutzungsbedingungen der HLB Basis AG“, Allgemeiner – und Besonderer Teil in der jeweils gültigen Fassung.
 - Die „Liste der Entgelte für die Benutzung der Schienenwege der HLB Basis AG“ als Anlage der SNB in der jeweils gültigen Fassung.
 - Das betrieblich-technische Regelwerk für die zu befahrende Eisenbahninfrastruktur in seiner jeweils gültigen Fassung.

§ 2 Entgelt

- (1) Das Entgelt für die zu erbringenden Leistungen ergibt sich aus den genehmigten gültigen und auf der Homepage der HLB veröffentlichten Entgeltbestimmungen.
- (2) Die Abrechnung erfolgt nach den gültigen Schiennetz-Nutzungsbedingungen der HLB – SNB AT
- (3) Zahlungen sind an das in der jeweiligen Rechnung benannte Konto zu leisten.
- (4) Sofern nichts anderes vereinbart ist, erfolgt die Rechnungslegung monatlich.
- (5) Entgelte für Leistungen außerhalb des Mindestzugangspaketes werden gesondert vereinbart.

§ 3 Laufzeit und Kündigung

- (1) Der Vertrag tritt zum xxxxx in Kraft und hat eine Laufzeit bis zum xxxxx. Er verlängert sich jeweils um ein Fahrplanjahr, wenn er nicht mit einer Frist von drei Monaten vor Ablauf der Vertragslaufzeit von einer der beiden Vertragsparteien gekündigt wird.
- (2) Das Recht zur fristlosen Kündigung aus wichtigem Grund bleibt unberührt.

§ 4 Datenspeicherung, Datenverarbeitung

- (1) Beide Parteien sind berechtigt, im erforderlichen Umfang Daten, die sich aus den Antragsunterlagen oder Vertragsdurchführung ergeben, an Versicherer zur Beurteilung des Risikos und zur Abwicklung von Versicherungsfällen zu übermitteln.
- (2) Die Parteien sind ferner berechtigt, allgemeine Vertrags-, Abrechnungs- und Leistungsdaten in gemeinsamen Datensammlungen zu führen und an ihre Vertreter weiterzugeben, soweit dies zur Infrastrukturnutzung notwendig ist. Die Vertragsparteien geben hierzu ihre Einwilligung.
- (3) Hiervon unberührt sind Angaben zu Zwecken der Eisenbahnstatistik, die zur Beurteilung der Struktur und Entwicklung des Eisenbahnverkehrs an das Statistische Bundesamt übermittelt werden.

§ 5 Schlussbestimmungen

- (1) Sollten einzelne Bestimmungen dieses Vertrages unwirksam sein oder aus tatsächlichen oder Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung des Vertrages für eine der Vertragsparteien insgesamt unzumutbar wird,

werden dadurch die übrigen Bestimmungen dieses Vertrages in ihrer Wirksamkeit nicht berührt. Das Gleiche gilt bei einer Regelungslücke. An Stelle der unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen oder zur Ausfüllung einer Regelungslücke ist eine Bestimmung zu vereinbaren, die der Interessenlage und Bedeutung möglichst nahe kommt.

- (2) Nebenabreden und Änderungen des Vertrags bedürfen der Schriftform, soweit nicht das Gesetz eine andere Form vorschreibt.
- (3) Die Vertragsparteien benennen die im Anhang 2 genannten Personen bzw. Stellen, die befugt und in der Lage sind, binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen im Namen des EVU und der HLB Basis AG zu treffen.
- (4) Der Vertrag ist zweifach ausgefertigt. Jeder Vertragspartner erhält ein von beiden Parteien unterzeichnetes Exemplar.
- (5) Gerichtsstand ist Frankfurt am Main.

Frankfurt, den _____

_____, den _____

HLB Basis AG

XXXX

Anlage 1 zum Infrastrukturnutzungsvertrag

Verzeichnis der Ansprechpartner der Vertragsparteien

EVU:

Vertragsangelegenheiten:

Firma XXXX
Musterstrasse XX
00000 Musterstadt
Tel. 0000-000000
~~Fax. 0000-000000~~
E-Mail: XXXX

Ad-hoc Entscheidungen:

Firma XXXX
Musterstrasse XX
00000 Musterstadt
Tel. 0000-000000
~~Fax. 0000-000000~~
E-Mail: XXXX

EIU:

Vertragsangelegenheiten:

HLB Basis AG
Erlenstraße 2
60325 Frankfurt

Tel. 069-242525 0
~~Fax. 069-242524 66~~
E-Mail: Infrastruktur-Frankfurt@hlab-online.de

Ad-hoc Entscheidungen:

Eintragung der Kontaktdaten der Fahrdienstleiter/Zugleiter der befahrenen Infrastrukturen