

**Schienennetz-Benutzungsbedingungen**

**Besonderer Teil (SNB-BT)**

**Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH**

als Anlage 2 zum Infrastrukturnutzungsvertrag

Gültig ab: 30. Juni 2021

<b>1. Allgemeine Informationen .....</b>	<b>4</b>
1.1 Zweck und Geltungsbereich.....	4
1.2 SNB-Allgemeiner Teil .....	4
1.3 SNB-Besonderer Teil.....	4
1.4 Geschäftsverbindung.....	4
1.5 Voraussetzung zur Nutzung des Schienennetzes .....	4
1.6 Veröffentlichungen .....	4
<b>2. Beschreibung des Schienennetzes .....</b>	<b>5</b>
2.1 Schienennetz und Verkehrsleistung .....	5
2.2 Ausnahmeregelung.....	5
2.3 Zugangsbedingungen für die Strecke Niebüll <i>neg</i> – Dagebüll-Mole.....	5
2.4 Zugangsbedingungen für die Strecke Niebüll DB – Bundesgrenze (Dk - Tønder).....	5
2.5 Zugangsbedingungen für die Gleisanlagen Sylt.....	6
2.6 Zugangsbedingungen für Gbf Neumünster <i>neg</i> .....	6
2.7 Zugangsbedingungen für Strecke Uetersen - Tornesch DB und den Bf Uetersen .....	7
2.8 Übergang zu anderen Streckennetzen .....	7
2.9 Bekanntgabe von Änderungen .....	7
<b>3. Grundsatzkriterien für die Zuweisung von Schienenwegkapazität .....</b>	<b>7</b>
3.1 Voraussetzung für die Zuweisung.....	7
3.2 Bereitstellung von Betriebsmittel.....	7
3.3 Anlagenbedienung durch den Zugangsberechtigten.....	8
3.4 Einsatz von funkferngesteuerten Triebfahrzeugen .....	8
3.5 Einsatz von Dampflokomotiven.....	8
<b>4. Antrags- und Zuweisungsverfahren .....</b>	<b>8</b>
4.1 Form der Anmeldung .....	8
4.2 Angebotsfrist für kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen .....	8
4.3 Grundsatzregelung für Fahrplananpassungen .....	8
4.4 Entgeltregelung für Fahrplananpassungen .....	8
4.5 Trassenstornierung.....	8
4.6 Durchführung von außergewöhnlichen Transporten.....	9
4.7 Dauerhafte Genehmigung für außergewöhnliche Transporte.....	9
4.8 Gefahrguttransporte .....	9
<b>5. Informationen über die verfügbare Schienenwegkapazität.....</b>	<b>9</b>
5.1 Bereitstellung.....	9

5.2 Trassenstudien, Bearbeitung und Frist.....9

**6. Freiwillige Zusatz- und Nebenleistungen ..... 9**

6.1 Zugang zum Kommunikationsnetz .....9

6.2 Medienversorgung..... 10

**7. Notfallmanagement ..... 10**

## 1. Allgemeine Informationen

### 1.1 Zweck und Geltungsbereich

Mit den Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) veröffentlicht die *neg* die Benutzungsbedingungen für die gem. Anlage 1 EIBV zu erbringenden Leistungen für Zugangsberechtigte. Die SNB der *neg* sind unterteilt in einen Allgemeinen Teil (SNB-AT) und in einen Besonderen Teil (SNB-BT).

### 1.2 SNB-Allgemeiner Teil

Die SNB-AT entsprechen einer Konditionenempfehlung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und regeln die allgemeinen Geschäftsbedingungen zwischen *neg* und Zugangsberechtigten.

### 1.3 SNB-Besonderer Teil

Die SNB-BT behandeln in Ergänzung zu den SNB-AT den unternehmensspezifischen Teil der Geschäftsverbindung.

### 1.4 Geschäftsverbindung

Die SNB-AT und SNB-BT gelten somit für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen der *neg* und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt.

### 1.5 Voraussetzung zur Nutzung des Schienennetzes

Voraussetzung zur Nutzung des Schienennetzes ist der Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages zwischen der *neg* und dem Zugangsberechtigten.

### 1.6 Veröffentlichungen

Die von der *neg* zu veranlassenden, notwendigen Veröffentlichungen werden unter folgender Internetadresse bereitgestellt:

[www.neg-niebuell.de](http://www.neg-niebuell.de)

Die Internetadresse wird im Bundesanzeiger bekannt gegeben.

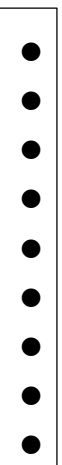
### 1.7 Regelwerke

Gemäß § 21 (1) Satz 1 ERegG sind die der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen des EIU *neg*, welche Fragen an der Schnittstelle unseres EIU mit EVU beschreibt, u.a. in diesen SNB BT bekannt zu geben. Das auf unserer Eisenbahninfrastruktur geltende betrieblich-technische Regelwerk findet sich unter

<http://vdv-regelwerke.de/regelwerke/>

### 1.8 Betriebsverfahren

Der Betrieb auf den Infrastrukturen der *neg* wird gemäß der FVNE in jeweils aktuellster Fassung ausgeführt. Für ihre Infrastrukturen sind jeweils betriebliche Vorschriften (bV) erarbeitet, die die Zugangsberechtigten auf Anforderung kostenfrei in digitaler Form (PDF) erhalten.



## 2. Beschreibung des Schienennetzes

### 2.1 Schienennetz und Verkehrsleistung

Nachfolgend wird das Schienennetz der *neg* dargestellt und mit technischen Parametern beschrieben. Die betrieblichen und technischen Standards auf allen Schienenwegen der *neg* sind für den Personen- und den Güterverkehr eingerichtet.

### 2.2 Ausnahmeregelung

Sollten Zugangsberechtigte andere Verkehrsleistungen durchführen wollen, so ist dies bei ausreichender Schienenwegkapazität möglich, kann aber aufgrund besonderer örtlicher oder baulicher Gegebenheiten in einzelnen Fällen mit Restriktionen verbunden sein.

### 2.3 Zugangsbedingungen für die Strecke Niebüll *neg* – Dagebüll-Mole

- Die Strecke reicht von km -0,680 in Niebüll bis km 14,05 in Dagebüll-Mole.
- Beachtung der Fahrdienstvorschrift FV-NE und der bV der *neg* in jeweils aktuellster Fassung
- Die Bahnhöfe und Bahnübergänge der Strecke sind mit PZB ausgerüstet. Auf den Fahrzeugen ist die Betriebsart „M“ einzustellen.
- Die Strecke wird im Zugmeldebetrieb unterstützt durch ESTW unter Aufsicht des Fahrdienstleiters (Fdl) Nnf betrieben.
- Für Rangierfahrten zum und im Bahnhof Niebüll *neg* sowie von Dagebüll-Hafen nach Dagebüll-Mole gelten weitere Vorschriften gemäß Anlagen 1 und 2 der bV
- Das Zugpersonal muss streckenkundig sein. Die *neg* ist beim Erwerb der Streckenkunde behilflich.
- Die Verständigung zwischen Zugpersonal und Fdl Nnf erfolgt jeweils über den Zugfunk der *neg*
- Für den Rangierverkehr sind gesonderte Rangierfunkkanäle verfügbar, siehe Anlage 1 der bV.
- Kreuzungs- und Überholungsbahnhöfe sind Blocksberg und Dagebüll-Hafen
- Max. Achslast: 22,5 t
- Kleinster Radius: 250 Meter
- Die maximale Streckengeschwindigkeit beträgt 80 km/h
- In km 0,209 besteht eine Einschränkung des rechten Lichtraums um 2 cm, Blickrichtung in Richtung der Kilometrierung durch im Gleismittelnbereich angeordnete Signale (Ausfahrtsignal N1, BÜ2 mit weißem Dreieck)
- Geschwindigkeiten werden mit Lf-Tafeln signalisiert
- Für die Befahrung der Langsamfahrstellen gelten besondere Veröffentlichungen (La *neg*)
- Die Zugfolge regelt die örtliche Betriebsleitung
- Unfallmeldestelle ist der Fdl Nnf in Niebüll.

### 2.4 Zugangsbedingungen für die Strecke Niebüll – Bundesgrenze (- DK- Tønder)

- Die Infrastruktur der *neg* reicht von km 162,320 in Niebüll bis km 175,290 (Landesgrenze zu Dänemark).
- Beachtung der Fahrdienstvorschrift FV-NE. Es gilt ergänzend die Regelung der örtlichen Besonderheiten (RöB) für die Grenzstrecke Niebüll – DK-Tønder in der gemeinsamen Ausgabe als bV für EVU von DB Netz AG, Banedanmark und *neg*.
- Bahnhof Niebüll DB und die Bahnübergänge der Strecke sind mit PZB und Zub 123 / ATC ausgerüstet. Auf den Fahrzeugen mit PZB ist die Betriebsart „M“ einzustellen.
- Für die Bedienung der Awanst Süderlügum sind betriebliche Regelungen zu § 60 FVNE in den RöB zu beachten.

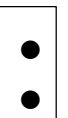
- Im Bereich Bundesgrenze – Tønder erfolgt die Signalisierung und Betriebsführung nach dänischen Vorschriften. Für die Befahrung ist eine Sicherheitsbescheinigung B durch die dänischen Aufsichtsbehörden einzuholen und nachzuweisen.
- Das Zugpersonal muss streckenkundig sein. Einweisung und Abnahme erfolgt durch die *neg*. Für den Bahnhof Tønder ist eine persönliche Einweisung durch EIU Banedanmark erforderlich. Andere Fahrten benötigen einen Lotsen.
- Die Verständigung zwischen Zugpersonal und Fdl erfolgt jeweils über Zugfunk.
- Auf der Strecke ist nur jeweils 1 Tfz zugelassen.
- Max. Achslast: 22,5 t.
- Kleinster Radius: 300 Meter.
- Die Fahrzeuge müssen nach EBO zugelassen sein und gültige Fristen haben. Für den Bahnhof Tønder ist eine Anmeldung der Fahrzeuge bei der dänischen Verkehrsaufsichtsbehörde Trafikstyrelsen einzuholen.
- Die maximale Streckengeschwindigkeit beträgt 80 km/h.
- Für die Befahrung der BÜs und Langsamfahrstellen gelten besondere Veröffentlichungen.
- Die Zugfolge regelt die örtliche Betriebsleitung.
- Unfallmeldestellen sind die jeweils zuständigen Fdl. in Niebüll bzw. in Esbjerg.

## 2.5 Zugangsbedingungen für die Gleisanlagen Sylt Flugplatz

- Die Infrastruktur der *neg* beginnt hinter der Weiche 101 (DB) und erstreckt sich über die Gleise 1, 2, 1a, 2a und 3 (Verbindungsgleis DB – *neg*).
- Beachtung der SbV der *neg*.
- Das Zugpersonal muss streckenkundig sein. Einweisung und Abnahme erfolgt durch die *neg*.
- Streckenklasse D4
- kleinster Radius: 190 Meter
- max Steigung/ Gefälle: 10,5 ‰
- Die Fahrzeuge müssen nach EBO zugelassen sein und gültige Fristen haben.
- Alle Fahrten auf den Gleisanlagen Sylt sind Rangierfahrten. Die maximale Rangiergeschwindigkeit auf dem Verbindungsgleis beträgt 5 km/h.
- Die Zugfolge regelt der Fdl. Westerland unter der Telefonnummer: 04651 – 9950522 oder eine dort genannte Nummer.
- Unfallmeldestelle ist die Fahrdienstleitung Niebüll *neg* (Nnf) in Niebüll.
- Die Zugangskosten richten sich nach den jeweils gültigen Preislisten.

## 2.6 Zugangsbedingungen für Neumünster Gbf *neg*

- Die *neg*-Infrastruktur im Bf Neumünster beginnt an der Weiche 55 und erstreckt sich über die Gleise 22, 23, 24, 33, 930 und 940.
- Beachtung der bV der *neg*.
- Das Zugpersonal muss streckenkundig sein. Einweisung und Abnahme erfolgt durch die *neg*.
- Max. Achslast: 22t.
- Kleinster Radius: 190 Meter.
- Die Fahrzeuge müssen nach EBO zugelassen sein und gültige Fristen haben.
- Züge werden im Bf Neumünster Gbf *neg* rangiert. Die maximale Weichengeschwindigkeit beträgt 15 km/h.
- Die Zugfolge regelt der Fdl Niebüll *neg* (Nnf) unter der Telefonnummer 04661-98088-87.
- Unfallmeldestelle ist der Fahrdienstleiter auf dem Stellwerk Neumünster Nf 04321- 401122.



- Einfahrt in den Bf Neumünster nach Meldung beim Fdl und Annahme.
- Die Zugangskosten und Kosten für die Ladestraßennutzung richten sich nach den jeweils gültigen Preislisten.

## **2.7 Zugangsbedingungen für die Strecke Uetersen - Tornesch DB und den Bf Uetersen**

- Die Strecke reicht von km 0,0 in Tornesch an der DB-Weiche 25 bis km 3,118 in Uetersen.
- Auf der Strecke und den Betriebsstellen wird grundsätzlich auf Sicht gefahren. Es ist nur jeweils 1 Tfz auf der Strecke zugelassen
- Der DB-Bf Tornesch wird bis W11 vom Fdl Elmshorn bedient. Die Fahrt von der Fernstrecke nach Uetersen führt von Gl. 3 (Fahrdrabt) über die ferngestellten W10 und W11 in den Handweichenbereich und dort zur Anschlussgrenze *neg*.
- Beachtung der Fahrdienstvorschrift FV-NE und der SbV der *neg*.
- Das Zugpersonal muss streckenkundig sein. Einweisung und Abnahme erfolgt durch die *neg*.
- Max. Achslast: 22,5 t.
- Kleinster Radius: 140 Meter.
- Erforderliche Brems Hundertstel: 12. Berechnung nicht notwendig.
- Züge führen einen Schlüssel Uet21 für die BÜ-Sicherung mit. (Nicht identisch mit DB21).
- Die Fahrzeuge müssen nach EBO zugelassen sein und gültige Fristen haben.
- Die maximale Streckengeschwindigkeit beträgt 30 km/h.
- Im Bf Uetersen beträgt die Maximalgeschwindigkeit 20 km/h, in den Kundenanschlüssen und Stumpfgleisen 10 km/h.
- Für die Befahrung der BÜs und Langsamfahrstellen gelten besondere Veröffentlichungen.
- Die Zugfolge regelt die örtl. Betriebsleitung.
- Unfallmeldungen im Bereich der *neg*-Infrastruktur an den Fdl Nnf unter Telefonnummer: 04661-98088-87.

## **2.8 Übergang zu anderen Streckennetzen**

In allen Bahnhöfen bestehen Übergangsmöglichkeiten zum Streckennetz der DB Netz AG, auf der Strecke Niebüll – Bundesgrenze (-DK – Tønder) zusätzlich Übergang zum Streckennetz der Banedanmark.

## **2.9 Bekanntgabe von Änderungen**

Änderungen zu den Streckenparametern werden den Zugangsberechtigten durch die *neg* frühzeitig im Internet bekannt gegeben.

## **3. Grundsatzkriterien für die Zuweisung von Schienenwegkapazität**

### **3.1 Voraussetzung für die Zuweisung**

Ergänzend zu Punkt 2.2 der SNB-AT, ist die Vorlage eines Nachweises einer Umwelthaftpflichtversicherung durch den Zugangsberechtigten erforderlich.

### **3.2 Bereitstellung von Betriebsmittel**

Die zur Steuerung ortsbedienter Weichen, Signal-, Fernsprech- und Sicherungseinrichtungen notwendigen Betriebsmittel (bspw. Einheitsschlüssel u. Vierkantschlüssel etc.) werden dem Zugangsberechtigten gegen Erstattung der Kosten in der erforderlichen Anzahl von der *neg*, vor Verkehrsaufnahme zur Verfügung gestellt.

### **3.3 Anlagenbedienung durch den Zugangsberechtigten**

Für die selbständige Bedienung der unter Punkt 3.2 genannten Betriebsanlagen gilt für das EVU die Sammlung der betrieblichen Vorschriften (SbV) der *neg* in ihrer jeweils gültigen Fassung.

### **3.4 Einsatz von funkferngesteuerten Triebfahrzeugen**

Auf eine besondere Erlaubnis zum Betrieb funkferngesteuerter Tfz wird seitens der *neg* verzichtet. Für den Betrieb der Triebfahrzeuge gilt in vollem Umfang Punkt 2.4 der SNB-AT. Angaben und Einschränkungen zum Betrieb der FFS-Tfz auf der Infrastruktur der *neg* sind in der SbV, in ihrer jeweils gültigen Fassung aufgeführt.

### **3.5 Einsatz von Dampflokomotiven**

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.

## **4. Antrags- und Zuweisungsverfahren**

### **4.1 Form der Anmeldung**

Die Konstruktion von Trassen 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 und für Gelegenheitsverkehre gleichermaßen, in schriftlicher Form unter Nutzung der entsprechenden Vordrucke (Formulare A, B und/oder C) zu erfolgen.

### **4.2 Angebotsfrist für kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen**

Ergänzend zu Punkt 3.3.3 der SNB-AT liegt bei einem Antrag auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen (Gelegenheitsverkehr) und für Dampflokomotivfahrten ein Fall für eine besonders aufwändige Bearbeitung vor.

### **4.3 Grundsatzregelung für Fahrplananpassungen**

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

### **4.4 Entgeltregelung für Fahrplananpassungen**

Fahrplananpassungen auf Wunsch des Zugangsberechtigten, nach Annahme des Trassenangebotes, werden hinsichtlich der Entgeltregelung von der *neg* als Stornierung und Neubestellung behandelt und nach den Entgeltgrundsätzen berechnet.

### **4.5 Trassenstornierung**

Bei der *neg* 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.

Für Stornierungen werden von der *neg* Stornierungsentgelte nach Maßgabe der Entgeltgrundsätze erhoben.



#### **4.6 Durchführung von außergewöhnlichen Transporten**

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 (bspw. LÜ-Sendungen und Schwerwagentransporte).

Müssen zur Durchführung von außergewöhnlichen Transporten Änderungen an der Infrastruktur vorgenommen werden (z. B. Rückbau von Signalen und/oder dergl.), werden die hierfür anfallenden Kosten dem Zugangsberechtigten in Rechnung gestellt.

Für die Erstellung, der zum Transport notwendigen Genehmigung wird von der *neg* ein Entgelt erhoben.

#### **4.7 Dauerhafte Genehmigung für außergewöhnliche Transporte**

Für regelmäßig - in gleicher Konfiguration - wiederkehrende außergewöhnliche Transporte, kann die *neg* zur Vermeidung von Einzelfallprüfungen dem Zugangsberechtigten eine zeitlich befristete Dauergenehmigung erteilen.

Bei Änderungen der Konfiguration besteht Informationspflicht des EVU gegenüber der *neg*.

#### **4.8 Gefahrguttransporte**

Führen Zugangsberechtigte Gefahrguttransporte auf dem Schienennetz der *neg* durch, so richtet sich die betriebliche Durchführung nach den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen (Gefahrgutbeförderungsgesetz) einschließlich der darauf basierenden Rechtsverordnungen wie bspw. Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn (GGVSE).

### **5. Informationen über die verfügbare Schienenwegkapazität**

#### **5.1 Bereitstellung**

Das Verzeichnis über die verfügbare Schienenwegkapazität, kann in den Geschäftsräumen der *neg* eingesehen oder gegen Erstattung der Kosten an Interessenten versandt werden.

#### **5.2 Trassenstudien, Bearbeitung und Frist**

Eine Trassenstudie ist die Konstruktion, Koordination, Beratung und Konfliktlösung für eine vom Zugangsberechtigten gewünschte Fahrlage innerhalb des Netzfahrplanes.

Auf Anfrage von Zugangsberechtigten werden, gegen Erstattung eines Entgeltes, von der *neg* Trassenstudien erstellt. Die Anmeldefrist beträgt mindestens 20 Arbeitstage vor dem geplanten Verkehrstag.

Die Trassenstudien werden in der Reihenfolge der Anfragen bearbeitet und als Trassenangebot abgegeben. Die Angebotsbindefrist beträgt maximal vier Wochen und verfällt spätestens eine Woche vor dem geplanten Verkehrstag, wenn die Studie nicht in eine Trassenanmeldung umgewandelt wird.

### **6. Freiwillige Zusatz- und Nebenleistungen**

#### **6.1 Zugang zum Kommunikationsnetz**

Auf den Strecken Niebüll – Dagebüll und Niebüll – Landesgrenze – DK-Tønder kann das GSMR-Netz gemäß den jeweiligen gesonderten betrieblichen Bestimmungen der SbV genutzt werden. Für Sylt, Niebüll *neg*, Neumünster und Tornesch – Uetersen stehen Rangierfunkkanäle zur Verfügung.

## **6.2 Medienversorgung**

Die Bereitstellung von Anschlüssen für elektrische Energie und/ oder Wasser kann dem Zugangsberechtigten, in Rahmen verfügbarer Kapazitäten und gegen Erstattung der Kosten, von der *neg* ermöglicht werden. Hierüber sind zwischen der *neg* und dem Zugangsberechtigten Vereinbarungen zu treffen.

## **7. Notfallmanagement**

Bei gefährlichen Ereignissen im Sinne der BUVO-NE stellt der Zugangsberechtigte der *neg* die erforderlichen Daten und Dokumente zur Verfügung, damit die *neg* die gesetzlich geforderten Untersuchungen durchführen kann.

Darüber hinaus stellt der Vertragspartner ein geeignetes und während der Nutzungsdauer jederzeit erreichbares Notfallmanagementsystem sicher.

Die Ansprechpartner abweichend von Regelungen der Anlage 8 des Infrastrukturnutzungsvertrags mit Rufnummer sind der Betriebsleitung der *neg* mindestens 3 Werktage vor Verkehrsaufnahme und vor jeder Änderung schriftlich mitzuteilen.