



Schiennetz-Benutzungsbedingungen
der
Württembergische Eisenbahn-
Gesellschaft mbH

Besonderer Teil
(SNB-BT)

Anlage 2 zum Infrastruktur-Nutzungsvertrag

Inhaltsverzeichnis

0.	Verzeichnis der Abkürzungen	4
1.	Allgemeine Informationen.....	5
1.1.	Zweck und Geltungsbereich	5
1.2.	SNB-Allgemeiner Teil	5
1.3.	SNB-Besonderer Teil	5
1.4.	Geschäftsverbindung	5
1.5.	Voraussetzung zur Nutzung des Schienennetzes	5
1.6.	Veröffentlichungen	5
2.	Ergänzungen und Abweichungen zu den SNB-AT	6
2.1.	Nachweis einer Umwelthaftpflichtversicherung.....	6
2.2.	Definition von Arbeitstagen.....	6
2.3.	Angebotsfrist für kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen	6
2.4.	Abweichender Haftungsausschluss	6
2.5.	Abwehr von umweltgefährdenden Einwirkungen	6
3.	Beschreibung und Zugangsbedingungen des Schienennetzes	7
3.1.	Schienennetz und Verkehrsleistung	7
3.2.	Technische und betriebliche Parameter des Schienennetzes.....	7
3.3.	Übergang zu anderen Streckennetzen	7
3.4.	Streckenöffnung und Betriebsruhezeiten.....	8
3.5.	Einsatz von funkferngesteuerten Triebfahrzeugen	8
3.6.	Einsatz von Dampflokomotiven.....	8
3.7.	Besetzung der Betriebsstellen	8
3.8.	Bereitstellung von Betriebsmitteln	9
3.9.	Anlagenbedienung durch den Zugangsberechtigten	9
3.10.	Störungen in der Betriebsabwicklung	9
3.11.	Notfallmanagement	9
3.12.	Bekanntgabe von Änderungen.....	10
3.13.	Bezug von Regelwerken	10
4.	Entgeltgrundsätze für Trassenpreise.....	10
4.1.	Berechnungsgrundlage für Trassenpreise	10
4.2.	Im Trassenpreis für eine Zugtrasse enthaltene Leistungen	10
4.3.	Preise für außergewöhnliche Transporte	11
4.4.	Stornierungskosten	11
5.	Leistungsabhängige Entgeltregelung für Trassennutzung	11
5.1.	Grundsatz und Ziel des Anreizentgeltes	11
5.2.	Leistungskriterium.....	11
5.3.	Ermittlung und Aufzeichnung von Verspätungsminuten	12
5.4.	Verantwortlichkeit und Differenzierung der Verspätungsursachen ..	12
5.5.	Monetäre Bewertung der Erhebungsdaten	13
5.6.	Reklamationsverfahren	14
6.	Antrags- und Zuweisungsverfahren	14
6.1.	Ansprechpartner	14

6.2.	Form der Anmeldung	14
6.3.	Grundsatzregelung für Fahrplananpassungen	15
6.4.	Entgeltregelung für Fahrplananpassungen.....	15
6.5.	Trassenstornierung.....	15
6.6.	Durchführung von außergewöhnlichen Transporten	15
6.7.	Dauerhafte Genehmigung für außergewöhnliche Transporte	16
6.8.	Gefahrguttransporte	16
7.	Informationen über die verfügbare Schienenwegkapazität	16
7.1.	Bereitstellung	16
7.2.	Trassenstudien, Bearbeitung und Frist.....	16
7.3.	Kapazitätsbedarf für Instandhaltungs- und Baumaßnahmen	17
8.	Zusatz- und Nebenleistungen	17
8.1.	Medienversorgung	17
8.2.	Personaldienstleistungen	17
8.3.	Trassenstudien	17
8.4.	Nutzung von Nebenanlagen	17

Anhang

Anhang 1	Technische und betriebliche Parameter Strohgäubahn
Anhang 2	Technische und betriebliche Parameter Tälesbahn
Anhang 3	Gleislagepläne Strohgäubahn
Anhang 4	Gleislagepläne Tälesbahn
Anhang 5	Anmeldeformular
Anhang 6	Beseitigung von Störungen in der Betriebsabwicklung

0. Verzeichnis der Abkürzungen

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BT	Besonderer Teil
BUVO-NE	Betriebsunfallvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen
BZA	Beförderung Zugart, Außergewöhnlich
bzw.	beziehungsweise
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
ETV	Eisenbahn-Tarifvertrag
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FFS	Funkfernsteuerung
FV-NE	Fahrdienstvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen
GGVSE	Gefahrgutverordnung Straße und Eisenbahn
ggf.	gegebenenfalls
gem.	gemäß
lfd.	laufend
LÜ	Lademaßüberschreitung
NBS	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
Pos.	Position
SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
SNB	Schienennetz-Benutzungsbedingungen
Tfz	Triebfahrzeug
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VT	Verkehrstag
WEG	Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH
z. B.	zum Beispiel
zzgl.	zuzüglich

1. Allgemeine Informationen

1.1. Zweck und Geltungsbereich

Mit den Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) veröffentlicht die WEG die Benutzungsbedingungen für die gem. Anlage 1 EIBV zu erbringenden Leistungen für Zugangsberechtigte.

Die SNB der WEG 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 WEG 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 WEG 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 WEG und dem Zugangsberechtigten.

1.6. Veröffentlichungen

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

www.weg-bahn.de .

Die Internetadresse wird im Bundesanzeiger bekannt gegeben.

2. Ergänzungen und Abweichungen zu den SNB-AT

2.1. Nachweis einer Umwelthaftpflichtversicherung

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

2.2. Definition von Arbeitstagen

Ergänzend zu Punkt 3.4 der SNB-AT werden „Arbeitstage“ als Montag – Freitag unter Ausschluss von Wochenfeiertagen definiert.

2.3. Angebotsfrist für kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen

Ergänzend zu Punkt 3.4.3 der SNB-AT liegt bei einem Antrag auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen (Gelegenheitsverkehr) für Dampflokomotivfahrten ein Fall für eine besonders aufwändige Bearbeitung vor.

2.4. Abweichender Haftungsausschluss

Abweichend zu Punkt 6.1.3 der SNB-AT wird der Haftungsausschluss statt mit 10.000 Euro mit 1.000 Euro festgelegt. Die übrigen Regelungen des Punkt 6.1.3 der SNB-AT bleiben unverändert.

2.5. Abwehr von umweltgefährdenden Einwirkungen

Ergänzend zu den Regelungen in 7.2 der SNB-AT ist die WEG berechtigt, zur Abwehr bzw. Minderung von umweltgefährdenden Einwirkungen des EVU vorbeugende bzw. schadensmindernde Maßnahmen zu ergreifen, wenn das EVU seinen Pflichten nach Punkt 7.1 und 7.2 der SNB-AT nicht nachkommt. Der WEG hierdurch entstehende Kosten werden dem EVU zuzüglich eines Verwaltungsaufschlages in Höhe von 15 % in Rechnung gestellt.

3. Beschreibung und Zugangsbedingungen des Schienennetzes

3.1. Schienennetz und Verkehrsleistung

Nachfolgend wird das Schienennetz der WEG dargestellt und mit technischen Parametern beschrieben. Die betrieblichen und technischen Standards auf allen Schienenwegen der WEG sind für den Güter- und Reisezugverkehr eingerichtet.

Tabelle 1

Strecke	Von	Nach	Verkehrsleistung
Strohgäubahn	Korntal	Weissach	Güter- und Reisezugverkehr
Tälesbahn	Nürtingen	Neuffen	Güter- und Reisezugverkehr

3.2. Technische und betriebliche Parameter des Schienennetzes

Für die Betriebsdurchführung gilt die EBO, die FV-NE, die Unfallverhütungsvorschriften sowie die SbV der WEG.

Für die unter 3.1 genannten Streckenabschnitte gelten des weiteren die im Anhang beschriebenen Parameter. Im Anhang sind auch die Gleislagepläne enthalten.

Tabelle 2

Strecke	Von	Nach	Technische und betriebliche Parameter Anhang Nr.	Gleislagepläne Anhang Nr.
Strohgäubahn	Korntal	Weissach	1	3
Tälesbahn	Nürtingen	Neuffen	2	4

3.3. Übergang zu anderen Streckennetzen

Eine Übergangsmöglichkeit zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber besteht in folgenden Betriebsstellen:

Tabelle 3

Strecke	Von	Nach	Übergangsmöglichkeit	Anschließendes Infrastrukturbetreiber
Strohgäubahn	Korntal	Weissach	Korntal	DB Netz AG
Tälesbahn	Nürtingen	Neuffen	Nürtingen	DB Netz AG

3.4. Streckenöffnung und Betriebsruhezeiten

Die Streckenabschnitte der WEG sind ganzjährig 24 Stunden täglich geöffnet. Die Nutzung der unter Punkt 3.3 genannten Übergänge richtet sich nach den Betriebszeiten der anschließenden Infrastrukturbetreiber.

3.5. Einsatz von funkferngesteuerten Triebfahrzeugen

Auf eine besondere Erlaubnis seitens der WEG zum Betrieb funkferngesteuerter Triebfahrzeuge wird verzichtet. Für den Betrieb der Triebfahrzeuge gilt in vollem Umfang Punkt 2.4 der SNB-AT.

Angaben und Einschränkungen zum Betrieb der funkferngesteuerten Triebfahrzeuge auf der Infrastruktur der WEG sind in der SbV in ihrer jeweils gültigen Fassung aufgeführt.

3.6. Einsatz von Dampflokomotiven

Für den Einsatz von Dampflokomotiven bestehen aufgrund des Brandschutzes Restriktionen, die in der SbV oder durch betriebliche Anweisungen geregelt sind.

3.7. Besetzung der Betriebsstellen

Ist zur Durchführung einer Zugfahrt die Besetzung einer Betriebsstelle über die im Anhang genannten Zeiten hinaus notwendig, wird eine über den Trassenpreis hinaus gehende Zahlung hinsichtlich der erforderlichen Betriebsstellenbesetzung erforderlich. Näheres hierzu regelt Punkt 8.2.

3.8. Bereitstellung von Betriebsmitteln

Die zur Steuerung ortsbedienter Weichen, Signal-, Fernsprech- und Sicherungseinrichtungen notwendigen Betriebsmittel (z. B. Einheitschlüssel u. Vierkantschlüssel etc.) werden dem Zugangsberechtigten in der erforderlichen Anzahl und gegen Empfangsbestätigung vor Verkehrsaufnahme von der WEG zur Verfügung gestellt. Nach Beendigung des Vertragsverhältnisses sind die Betriebsmittel vollständig zurückzugeben. Für verlorene Betriebsmittel beschafft die WEG Ersatz, in diesem Zusammenhang entstandene Kosten werden der WEG vom Zugangsberechtigten vollumfänglich erstattet.

3.9. Anlagenbedienung durch den Zugangsberechtigten

Für die selbständige Bedienung der Betriebsanlagen gilt für das EVU die Sammlung der betrieblichen Vorschriften (SbV) der WEG in ihrer jeweils gültigen Fassung.

3.10. Störungen in der Betriebsabwicklung

Bei Störungen in der Betriebsabwicklung (vgl. Punkt 5.3 SNB-AT) verfährt die WEG nach den Regelungen, die in der Sammlung der betrieblichen Vorschriften (SbV) enthalten sind. Diese sind diesen SNB-BT als Anhang 6 beigelegt.

3.11. Notfallmanagement

Bei gefährlichen Ereignissen im Sinne der BUVO-NE stellt der Zugangsberechtigte der WEG die erforderlichen Daten und Dokumente zur Verfügung, damit die WEG 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 Betriebsleitung der WEG mindestens 3 Werkzeuge vor Verkehrsaufnahme und vor jeder Änderung schriftlich mitzuteilen.

3.12. Bekanntgabe von Änderungen

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

3.13. Bezug von Regelwerken

Die auf dem Schienennetz geltenden Regelwerke (insbesondere FV-NE, SbV) können einmalig kostenfrei von der WEG bezogen werden. Weitere Exemplare werden gegen Erstattung der Kosten zuzüglich eines Verwaltungskostenaufschlages von 15 % abgegeben. Die Bezugsadresse ist unter Punkt 6.1 angegeben. Die FV-NE und BUVO-NE kann auch bezogen werden durch den Flöttmann-Verlag, Postfach 16 53, 33246 Gütersloh, Tel. (0 52 41) 86 08-22, Fax (0 52 41) 86 08-29.

4. Entgeltgrundsätze für Trassenpreise

4.1. Berechnungsgrundlage für Trassenpreise

Die Preise für die Nutzung von Trassen werden je gefahrenen Zugkilometer berechnet.

4.2. Im Trassenpreis für eine Zugtrasse enthaltene Leistungen

- Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen,
- Nutzung der für die Zugfahrten bereitgestellten Streckengleise; in Bahnhöfen die Nutzung aller möglichen Hauptgleise im Rahmen der Gleisbelegung,
- Nutzung der Gleise für je eine Fahrt zur Bereitstellung bzw. zum Abziehen eines Zuges zwischen einer örtlichen Anlage und dem Gleis innerhalb desselben Bahnhofs, an dem die dazugehörige Zugfahrt beginnt bzw. endet oder unterbrochen wird.,
- die vereinbarten Aufenthaltszeiten vor Abfahrt bzw. nach Ankunft eines Zuges im Anfangs- bzw. Endbahnhof,
- die vereinbarten planmäßige Aufenthalte während der Zugfahrt,
- außerplanmäßige Halte, die durch die Betriebsführung bedingt sind,
- die Betriebsführung der Infrastruktur während der Besetzungszeit der Betriebsstellen im üblichen Umfang einschließlich der Bedienung der für eine Zugbewegung erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme,

die Koordination der Zugbewegungen und die Bereitstellung von Informationen über die Zugbewegungen.

4.3. Preise für außergewöhnliche Transporte

Trassen für Fahrten, die außergewöhnliche Transporte sind (siehe Punkt 6.6 SNB-BT) werden mit einem Zuschlag auf den Trassenpreis in Höhe von 25 % berechnet.

4.4. Stornierungskosten

Für die Abbestellung von Zugtrassen wird von der WEG ein Stornierungsentgelt nach folgenden Grundsätzen erhoben.

Tabelle 4

Zeitpunkt der Stornierung vor Wirksamwerden der Trasse (in Kalendertagen)	Stornokosten vom Trassenpreis
größer oder gleich 5	kostenfrei
kleiner 5 bis 3	30 %
kleiner 3 bis 1	60 %
kleiner 1	90 %

5. Leistungsabhängige Entgeltregelung für Trassennutzung

5.1. Grundsatz und Ziel des Anreizentgeltes

Die für Trassennutzungen der WEG zu entrichtenden Entgelte sind (gem. § 21 Abs.1 EIBV) so gestaltet, dass sie durch leistungsabhängige Bestandteile dem EVU und der WEG Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes bieten.

5.2. Leistungskriterium

Die leistungsabhängigen Bestandteile orientieren sich an der vereinbarten, zeitgerechten Durchführung der Zugfahrt (= Pünktlichkeit).

Gegebenenfalls werden die Verspätungsminuten des Zuges von der WEG mit der jeweiligen Verspätungsursache und der verantwortenden Partei (WEG oder EVU) ermittelt und dokumentiert. Die so der WEG und dem

EVU zugewiesenen Verspätungsminuten werden monatlich pro Partei erfasst und gegenseitig verrechnet.

Aus der Saldierung kann sich dann entweder ein vom EVU zu leistendes Anreizentgelt oder aber ein Anreizentgelt ergeben, das von der WEG an das EVU zu entrichten ist.

Dieses Anreizentgelt ist zusätzlich zum Trassenentgelt zu leisten. Die Höhe der Anreizentgelte wird nach Vorgabe der nachfolgenden Punkte festgesetzt.

5.3. Ermittlung und Aufzeichnung von Verspätungsminuten

Pünktlichkeit ist die zeitgerechte Durchführung der Zugfahrt im Zeitfenster der jeweiligen Zugtrasse zwischen Start- und Zielbahnhof, wobei eine Abweichung von bis zu 4 Minuten 59 Sekunden im Sinne dieser Definition als pünktlich betrachtet wird. Unpünktlichkeit ist, wenn die tatsächliche Nutzung des Schienenweges von der vereinbarten Zugtrasse um 5 Minuten oder mehr abweicht. Die Zeiterfassung erfolgt minutengenau am Messpunkt (Zielbahnhof) und wird bei besetzter Zugleitung vom Zugleiter, bei nicht besetzter Zugleitung vom EVU - bei Verspätungen mit Angabe der Ursache - dokumentiert.

Der Fahrzeugführer des EVU ist verpflichtet, dem Zugleiter den Grund der Verspätung umgehend mitzuteilen. Während einer nicht besetzten Zugleitung vom EVU erfasste Daten sind der WEG bis 7 Kalendertage nach Monatsende unaufgefordert mitzuteilen.

Verspätungsgründe sind hauptsächlich die in der Tabelle 5 aufgelisteten Ursachen. Die Verspätungsminuten werden fortlaufend in einem Zeitkonto gesammelt.

5.4. Verantwortlichkeit und Differenzierung der Verspätungsursachen

Die leistungsabhängige Entgeltregelung ist nach Verspätungsursachen und dem hierfür verantwortlichen Unternehmen differenziert. Die Verspätungsursachen werden gemäß der nachfolgenden Tabelle zugeordnet:

Tabelle 5

Zuweisung der Ursache nach Verantwortungsbereich		
WEG	EVU	Zuweisung nicht möglich
Fehler in der Fahrplankonstruktion	-	-
Personalbedingte Ursachen	-	-
Oberbaumangel/ Langsamfahrstellen	-	-
Störungen im Gleisbauablauf	Verspätete Übergabe an WEG	Zugfolge
BÜ-Störung	Personalbedingte Ursachen	Höhere Gewalt
Fahrbahnstörung	Haltezeitüberschreitung/ außerplanmäßiger Halt	Gefährliche Ereignisse durch Dritte
Störung an Leit- und Sicherungstechnik	Abweichen von Fahrplandaten	geplante Baumaßnahme
Weichenstörung	Störung am Wagenzug	Pseudominuten (Zeitumstellung)
Störung der Telekommunikation	Störung am Triebfahrzeug	Behördliche Maßnahmen am/ im Zug
Sonstiges	Sonstiges	Sonstiges

5.5. Monetäre Bewertung der Erhebungsdaten

Die ermittelten Verspätungsminuten auf dem Zeitkonto werden von der WEG zum Monatsende in einer Liste dargestellt und summiert. Die Summe der Verspätungsminuten auf dem Zeitkonto wird mit dem in der Liste der Entgelte genannten Betrag multipliziert. Das Ergebnis der Multiplikation ist - je nach Verantwortungsbereich - das dem jeweiligen Vertragspartner gegenüber geschuldete leistungsabhängige Entgelt.

Bis zum 25. des Folgemonats teilt die WEG dem EVU das Anreizentgelt mit, auch wenn sich für den Betrag des Anreizentgeltes "Null" ergibt. Jeweils zu Beginn des neuen Monats wird das Zeitkonto auf "Null" gesetzt.

Die WEG und das EVU haben einen Zahlungsanspruch in Höhe des positiven Saldos gegen den jeweils anderen Vertragspartner, der direkt nach dem Zugang der Mitteilung über das Anreizentgelt fällig wird.

5.6. Reklamationsverfahren

Ist das EVU nach Zugang der dargestellten Liste der Verspätungsminuten und des sich daraus ergebenden Anreizentgeltes nicht einverstanden, so muss das EVU binnen eines Monats nach Zugang der Forderung über die Anreizentgelte für die jeweilige Monatsperiode unter Darlegung der Gründe die Reklamation geltend machen. Nach Verstreichen der Frist ist die Reklamation ausgeschlossen, des Weiteren gilt die Unterlassung einer Reklamation als Genehmigung des Anreizentgeltes.

6. Antrags- und Zuweisungsverfahren

6.1. Ansprechpartner

Ansprechpartner für Trassenanmeldungen sowie für allgemeine Auskünfte und den Bezug von Regelwerken:

Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH

Fachbereich Infrastruktur

Seewiesenstraße 19 - 23

71334 Waiblingen

Telefon: (0 71 51) 3 03 80-0

Telefax: (0 71 51) 3 03 80-19

Email: infrastrukturzugang@weg-bahn.de

6.2. 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 den Netzfahrplan und für Gelegenheitsverkehre gleichermaßen, in schriftlicher Form auf dem als Anhang 5 beigefügten Formular zu erfolgen.

6.3. 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.

6.4. Entgeltregelung für Fahrplananpassungen

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

6.5. Trassenstornierung

Bei der WEG 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 WEG Stornierungsentgelte nach Maßgabe der Entgeltgrundsätze erhoben.

6.6. 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 (z. B. LÜ-Sendungen und Schwerwagentransporte).

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

Für die Erstellung der zum Transport notwendigen Genehmigung wird von der WEG ein Entgelt erhoben.

6.7. Dauerhafte Genehmigung für außergewöhnliche Transporte

Für regelmäßig - in gleicher Konfiguration - wiederkehrende außergewöhnliche Transporte kann die WEG zur Vermeidung von Einzelfallprüfungen dem Zugangsberechtigten eine zeitlich befristete Dauer genehmigung erteilen.

Bei Änderungen der Konfiguration besteht eine Informationspflicht des EVU gegenüber der WEG.

6.8. Gefahrguttransporte

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

7. Informationen über die verfügbare Schienenwegkapazität

7.1. Bereitstellung

Gemäß § 14 Abs. 3 Satz 2 EIBV wird von der WEG die Information über verfügbare Schienenwegkapazität auf Verlangen gegen Erstattung der Kosten unverzüglich bereitgestellt.

7.2. 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 WEG Trassenstudien erstellt. Die Anmeldefrist beträgt mindestens vier Wochen 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.

7.3. Kapazitätsbedarf für Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

Alle Streckenabschnitte der WEG sind eingleisig. Daher können größere Instandhaltungs- und Baumaßnahmen teilweise nur mit Beeinträchtigungen im Betriebsablauf oder mit Streckensperrungen durchgeführt werden. Streckensperrungen aufgrund von planbaren Instandhaltungs- und Baumaßnahmen werden Zugangsberechtigten mit betroffenen, zugeteilten Trassen so früh wie möglich, mindestens jedoch 2 Monate vor der jeweiligen Streckensperrung mitgeteilt.

8. Zusatz- und Nebenleistungen

8.1. Medienversorgung

Elektrische Energie und/oder Wasser wird dem Zugangsberechtigten im Rahmen verfügbarer Kapazitäten und gegen Erstattung der Kosten zur Verfügung gestellt. Hierüber sind zwischen der WEG und dem Zugangsberechtigten Vereinbarungen zu treffen.

8.2. Personaldienstleistungen

Nebenleistungen (Lotseneinsatz, zusätzliche Besetzung von Betriebsstellen) werden pro Personalstunde berechnet, wobei die Mindestbestellzeit 3 Stunden beträgt. Der Preis pro Personalstunde ist in der Liste der Entgelte enthalten.

8.3. Trassenstudien

Die Entgelterhebung für Trassenstudien erfolgt auf der Basis einer Aufwandspauschale. Der Preis ist in der Liste der Entgelte enthalten. Werden vom EVU Trassen auf Basis der Trassenstudie bestellt, entfällt die Aufwandspauschale.

8.4. Nutzung von Nebenanlagen

Über die Nutzung von Nebenanlagen wie Ladestraßen, Entladebunker oder Verladerampen sind gesonderte Vereinbarungen zu treffen.

Allgemeine Angaben

Sitz der örtlichen Betriebsleitung

WEG- Betriebsleitung Hemmingen
Bahnhofstraße 2
71282 Hemmingen

Telefon 07150 94 52-11
Fax 07150 94 52-9
Email info@weg-bahn.de

Bezeichnung der Strecke:

Korntal - Weissach

Einstufung der Strecke/ Länge:

Nebenbahn 22,2 km

Traktionsart

Diesel, Dampf: gesonderte EBL- Regelungen im Einzelfall erforderlich

Betriebszeiten

Mo bis Fr	05h15 bis 19h45	Mehrzugbetrieb	00h00 bis 05h15 und 19h45 bis 24h00	Einzugbetrieb
Sa	00h00 bis 24h00	Einzugbetrieb	nach Bedarf Mehrzugbetrieb, Besetzung Zugleiter erforderlich	
S	00h00 bis 24h00	Einzugbetrieb	nach Bedarf Mehrzugbetrieb, Besetzung Zugleiter erforderlich	

Angaben zur Betriebsführung

Zugleitbetrieb / Zugmeldebetrieb Korntal - Münchingen nach FV-NE

Mischverkehr

Streckenhöchstgeschwindigkeit 70 km/h Personenzüge 50 km/h Güterzüge

Mindestgeschwindigkeit 20 km/h

Maximale Zuglänge 75 m Alle Personenzüge die an den Bahnsteigen Halten müssen
Ausnahme Bf Hemmingen Richtung Korntal 65 m

85 m Sonstige Züge

> 85 m nur nach besonderer Genehmigung des EBL-EIU, bzw. bei Betrieb nach § 12 FV-NE

Maximales Zuggewicht ---

Erforderliche Mindestbremsleistung

Personenzüge P 105

Güterzüge P 56
G 89

Einschränkungen bei der Zugbildung

Anschluß an andere EIU DB Netz AG, Bf Korntal

Führen eines Fahrtberichts erforderlich gemäß SbV

Einzugbetrieb nach § 12 FV-NE teilweise, siehe Betriebszeiten

Bremsweg 400 m

Beförderung gefährlicher Güter nein

Sichern der Reisenden an Bahnsteigzugängen erforderlich

Bereitstellung von Betriebsmitteln LST- Schlüssel / mobile Funkgeräte gegen Nachweis des Zugangsrechts, Regreßpflicht bei Verlust

Anlagenbedienung nach erlangter Strecken- und Ortskunde gemäß SbV

Betriebsstellenübersicht

Betriebsstelle	Lage in km	betrieblich besetzt/ unbesetzt	Weichen	Zugleit- stelle	Zuglau- f-stelle	Zug- melde- stelle	Bahnsteige			Gleise durchgestrichen= zurzeit gesperrt			Bemerkungen S= Service- einrichtung	
							Gleis	Nutz- länge (m)	Höhe ü. SO (cm)	Gleis	Nutz- länge (m)	Anbindung		
Korntal DB	0,452	b: FDL DB	Hand			x				204	52	einseitig		S
										205	45	einseitig		S
Korntal Gymnasium,	1,327	u					86	38						
Münchingen Rührberg,	4,350	u					80	76						
Münchingen, Bf	5,200	u	Hand, Rückfallw .			x	1	81	38	1	156		durchgehende s Hauptgleis	
							2	76	38	2	157		Hauptgleis	
										3	122		Abstellgleis	S
Schwieberdingen	7,930	u	Hand, Rückfallw .			x	1	90	38	1	138		durchgehende s Hauptgleis	
							3	90	38	3	120		Hauptgleis	
Hemmingen, Bf	11,390	b: ZL	Hand, Rückfallw .	x			1	65	38	1	87		durchgehende s Hauptgleis	
							1	79	38	2	92		Hauptgleis	
										2a	56	einseitig	Ladegleis	S
										3	120	einseitig	Abstellgleis	S
Heimerdingen, Bf	16,260	u	Hand			x	1	80	38	1	88		durchgehende s Hauptgleis	
										2	73	beidseitig	Abstellgleis	S

Betriebsstelle	Lage in km	betrieblich besetzt/ unbesetzt	Weichen	Zugleit- stelle	Zuglau- f-stelle	Zug- melde- stelle	Bahnsteige			Gleise durchgestrichen= zurzeit gesperrt			Bemerkungen S= Service- einrichtung	
							Gleis	Nutz- länge (m)	Höhe ü. SO (cm)	Gleis	Nutz- länge (m)	Anbindung		
Weissach, Bf	22,190	u	Hand, Rückfallw .		x		1	78	38	1	82		durchgehende s Hauptgleis	
										1			Kopframpe	S
										2	80		Abstellgleis	S
										31			Werkstatt- zufahrt	
										32	82		Umfahrgleis	S
										33	50		Abstellgleis	S
										4			Werkstatt- zufahrt	
										5			Werkstatt- zufahrt	

Allgemeine Angaben

Sitz der örtlichen Betriebsleitung

Betriebsleitung Neuffen	Telefon	07025 843308 10
Bahnhofstraße 29	Fax	07025 843308 23
72369 Neuffen	Email	info@weg-bahn.de

Bezeichnung der Strecke: Nürtingen - Neuffen

Einstufung der Strecke/ Läng Nebenbahn, 8,4 km

Traktionsart Diesel, Dampf: gesonderte EBL- Regelungen im Einzelfall erforderlich

Betriebszeiten bei Einzugbetrieb auf Anfrage Besetzung mit Zugleiter möglich

Mo bis Fr	00h00 bis 13h05	Einzugbetrieb	nach Bedarf Mehrzugbetrieb, Besetzung Zugleiter erforderlich
	13h05 bis 16h12	Mehrzugbetrieb	
	16h12 bis 24h00	Einzugbetrieb	nach Bedarf Mehrzugbetrieb, Besetzung Zugleiter erforderlich
Sa	06h39 bis 21h11	Einzugbetrieb	nach Bedarf Mehrzugbetrieb, Besetzung Zugleiter erforderlich
S	00h00 bis 24h00	Einzugbetrieb	nach Bedarf Mehrzugbetrieb, Besetzung Zugleiter erforderlich

Angaben zur Betriebsführung

Zugleitbetrieb nach FV- NE/ Zugmeldebetrieb Ril 408 Nürtingen Vorstadt - Nürtingen

Mischverkehr

Streckenhöchstgeschwindigkeit		80 km /h	
Mindestgeschwindigkeit		20 km /h	
Maximale Zuglänge		Rz 100 m	Gz 350 m
Maximales Zuggewicht	Achslast	18 to	

Erforderliche Mindestbremsenleistung

Personenzüge	Bremstafel 700 ngem. FV- NE
Güterzüge	Bremstafel 700 ngem. FV- NE

Einschränkungen bei der Zugbildung

Anschluß an andere EIU DB Netz AG, Bf Nürtingen

Führen eines Fahrberichts erforderlich

Einzugbetrieb siehe Betriebszeiten

Bremsweg 700 m

Beförderung gefährlicher Güter keine Abstellung auf den Gleisen der Tälesbahn erlaubt

Sichern der Reisenden nicht erforderlich

Bereitstellung von Betriebsmitteln LST- Schlüssel gegen Nachweis des Zugangsrechts, Regreßpflicht bei Verlust

Anlagenbedienung nach erlangter Strecken- und Ortskunde gemäß SbV

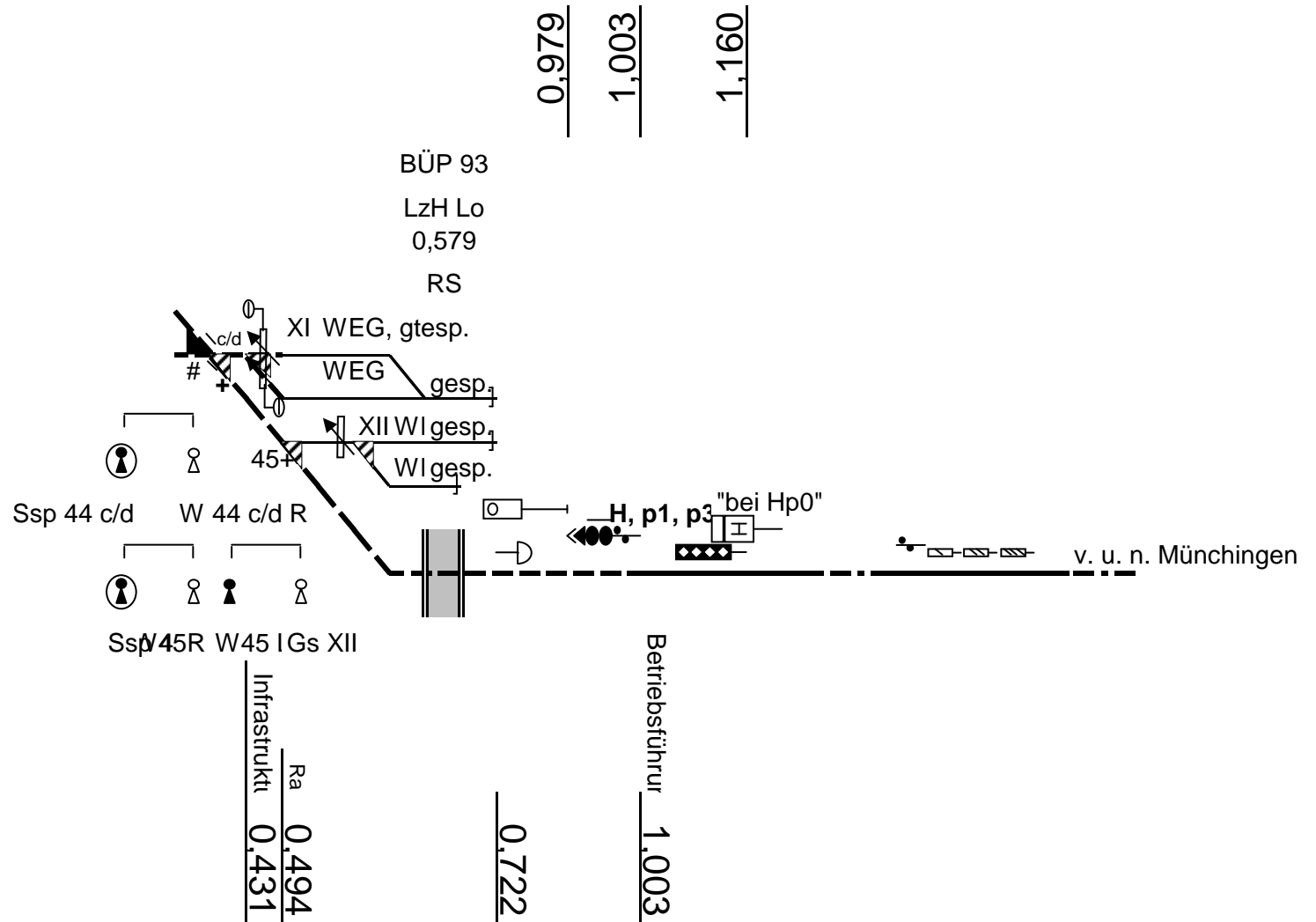
Angaben zu baulichen Anlagen

Spurweite	1435 mm
Anzahl der Streckengleise	1
Kleinster Bogenhalbmesser	190 m
größte Längsneigung	22 Promille
Streckenklasse	D2
Radsatzlast	22,5 to
Meterlast	8,0 to/ m
kleinster Gleisabstand	3,50 m
in Betriebsstelle	Frickenhausen Awasnt
Bahnsteiglängen:	vgl. Betriebsstellenübersicht
Zugbeeinflussungssysteme	PZB, technische Unterstützung Zugleitbetrieb
Zugfunk	Bündelfunk, analog
Telekommunikationsnetz	Streckenfernsprecher teilweise vorhanden

Betriebsstellenübersicht

Betriebsstelle	Lage in km	betrieblich besetzt/unbesetzt	Weichen	Zugleitstelle	Zuglaufstelle	Zugmeldestelle	Bahnsteige			Gleise durchgestrichen= zurzeit gesperrt			Bemerkungen S= Serviceeinrichtung	
							Gleis	Nutzlänge (m)	Höhe ü. SO (cm)	Gleis	Nutzlänge (m)	Anbindung		
Nürtingen Vorstadt, Hp	0,337	u			x			100	55					
Nürtingen Roßdorf, Hp	1,764	u			x			100	55					
Awanst Gnida 1	1,941	u	Handw.		x									
Awanst Gnida 2	2,132	u	Handw.		x									
Frickenhausen, Awanst	3,725	u	Handw.		x		1	100	55	1	113		dg. Hauptgleis	
										2	101	beidseitig	Abstellgleis	S
Kelterstraße, Hp	4,372	u						100	55					
Linsenhofen, Hp	5,881	u						100	55					
Neuffen, Bf	8,300	zeitweise besetzt	Handw.	x		mit Fdl DB	1	110	55	1	262			
							2a	50	55	2a	50	einseitig		
										2b	49	einseitig	Tankanlage	S
										3	137	beidseitig		S
										4	85	beidseitig		S
										5		einseitig	Werkstattzufahrten	
										6		einseitig		
			1		Kopframpe		S							

Bf Korntal (DB)



Bf Münchingen

5,053

5,204
5,224

5,457

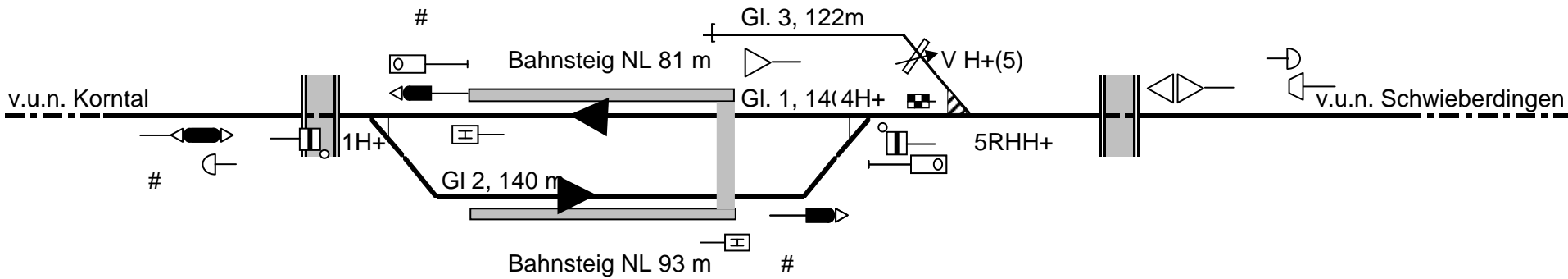
5,566

5,603

BÜP 93
LzHF Lo
5,145
RS

Reihe	Zugstra	Fahrrichtung	Gleis	Verkschlüsse			
				Zf	W1	W4	W5
1	Gl. 2	von Korntal nach Schwieber	2	○	▲	▲	▲
2	Gl. 1	von Schwieberdingen nach	1	○	▲	▲	▲

BÜP 93
LzHF Lo
5,547
RS



4,907

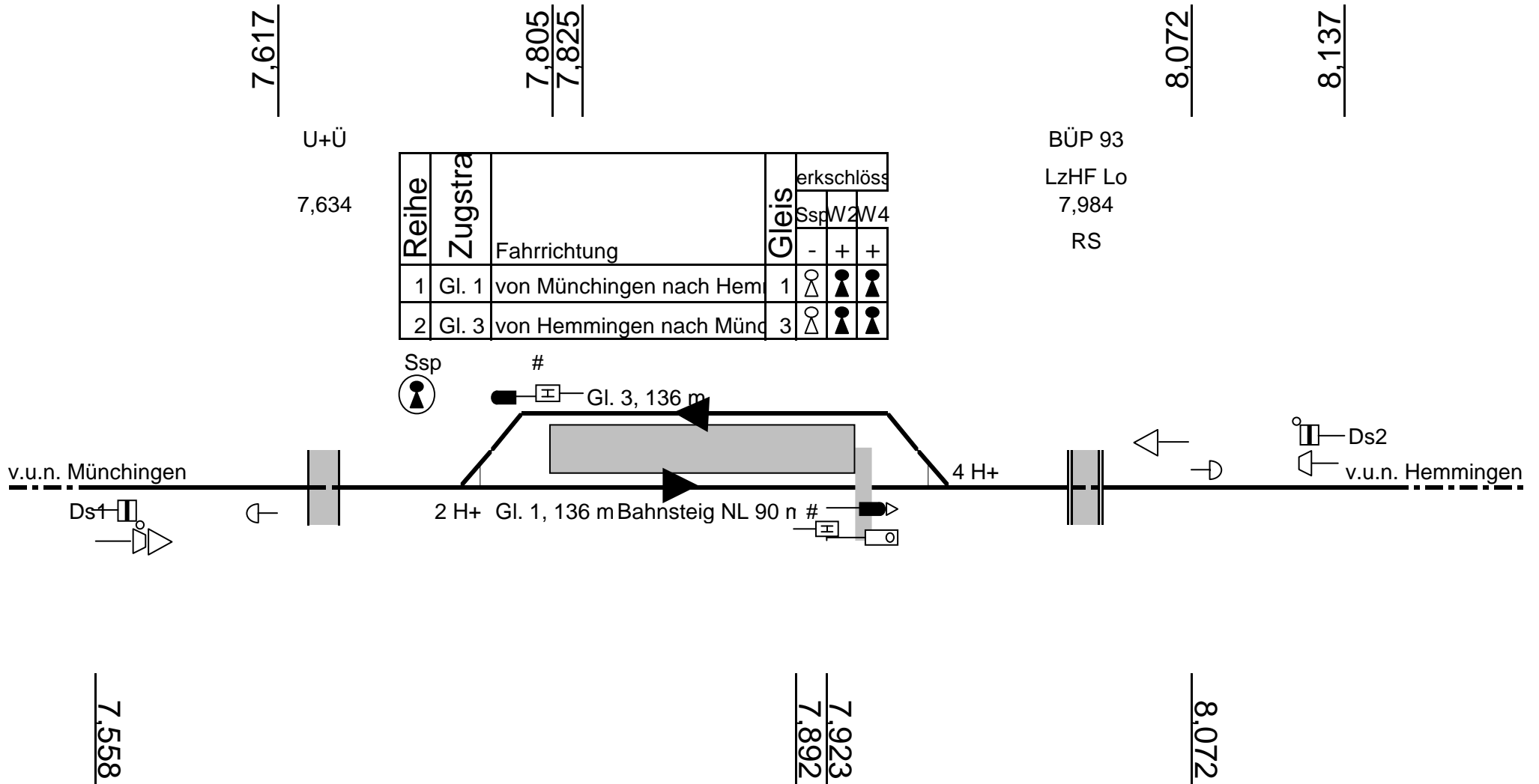
5,301

5,333

5,348

5,573

Bf Schwieberdingen

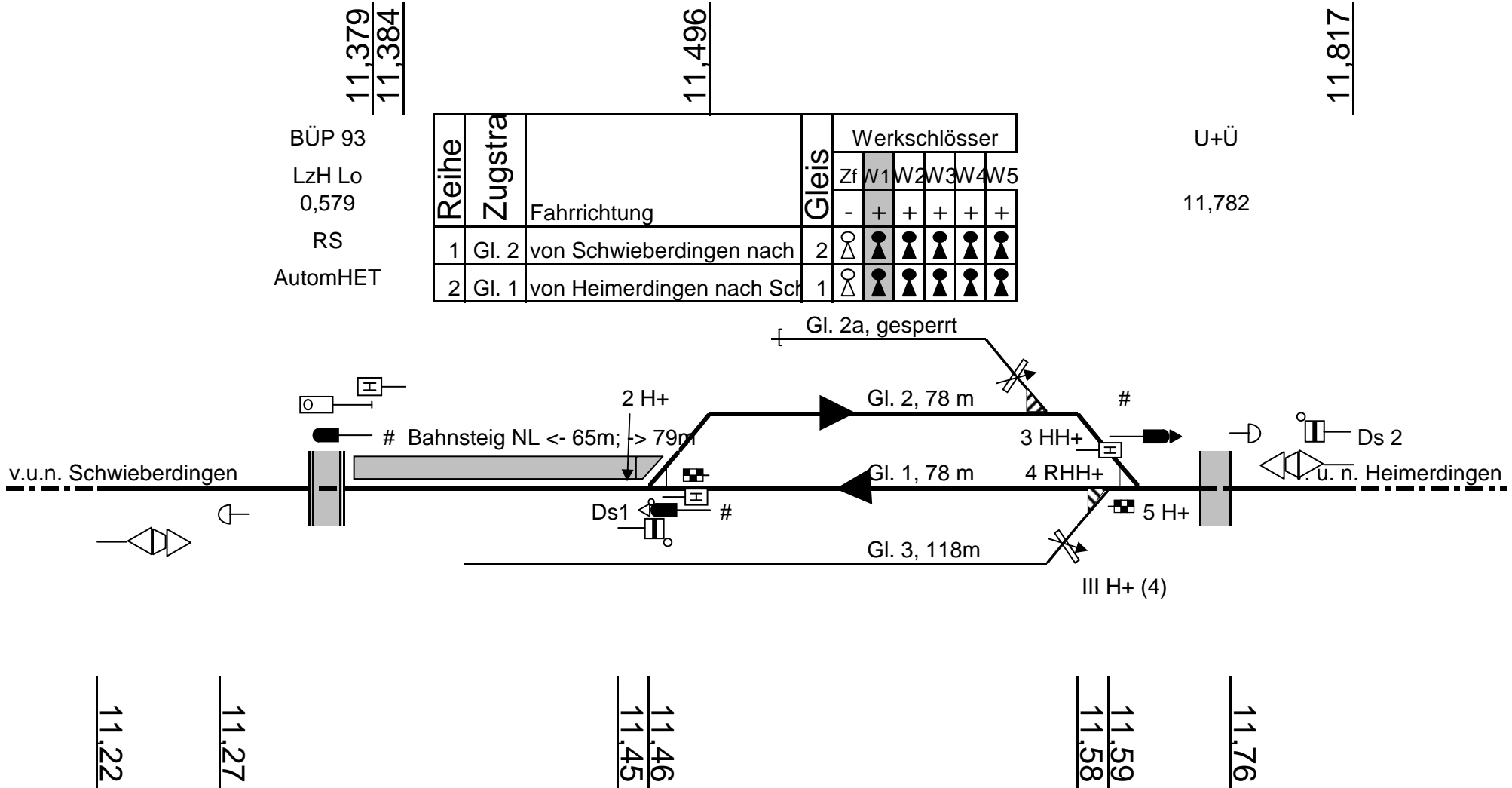


U+Ü
7,634

Reihe	Zugstra	Fahrrichtung	Gleis	erkschlöss		
				Ssp	W2	W4
1	Gl. 1	von Münchingen nach Hem	1	⊙	⬤	⬤
2	Gl. 3	von Hemmingen nach Münc	3	⊙	⬤	⬤

BÜP 93
LzHF Lo
7,984
RS

Bf Hemmingen



11,379
11,384

BÜP 93
LzH Lo
0,579
RS
AutomHET

Reihe	Zugstra	Fahrrichtung	Gleis	Werkschlösser					
				Zf	W1	W2	W3	W4	W5
1	Gl. 2	von Schwieberdingen nach	2	○	●	●	●	●	●
2	Gl. 1	von Heimerdingen nach Sch	1	○	●	●	●	●	●

U+Ü
11,782

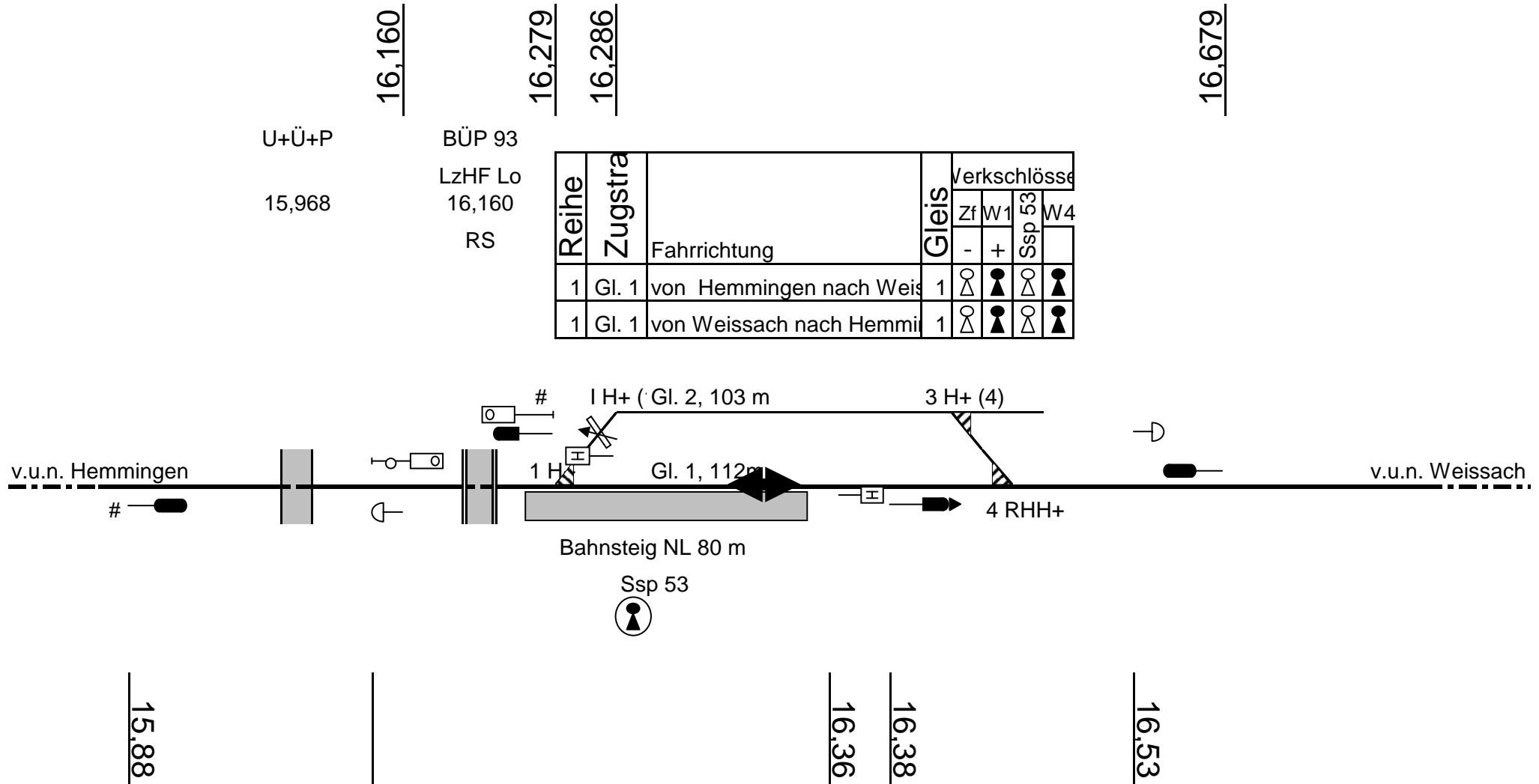
11,22
11,27

11,45
11,46

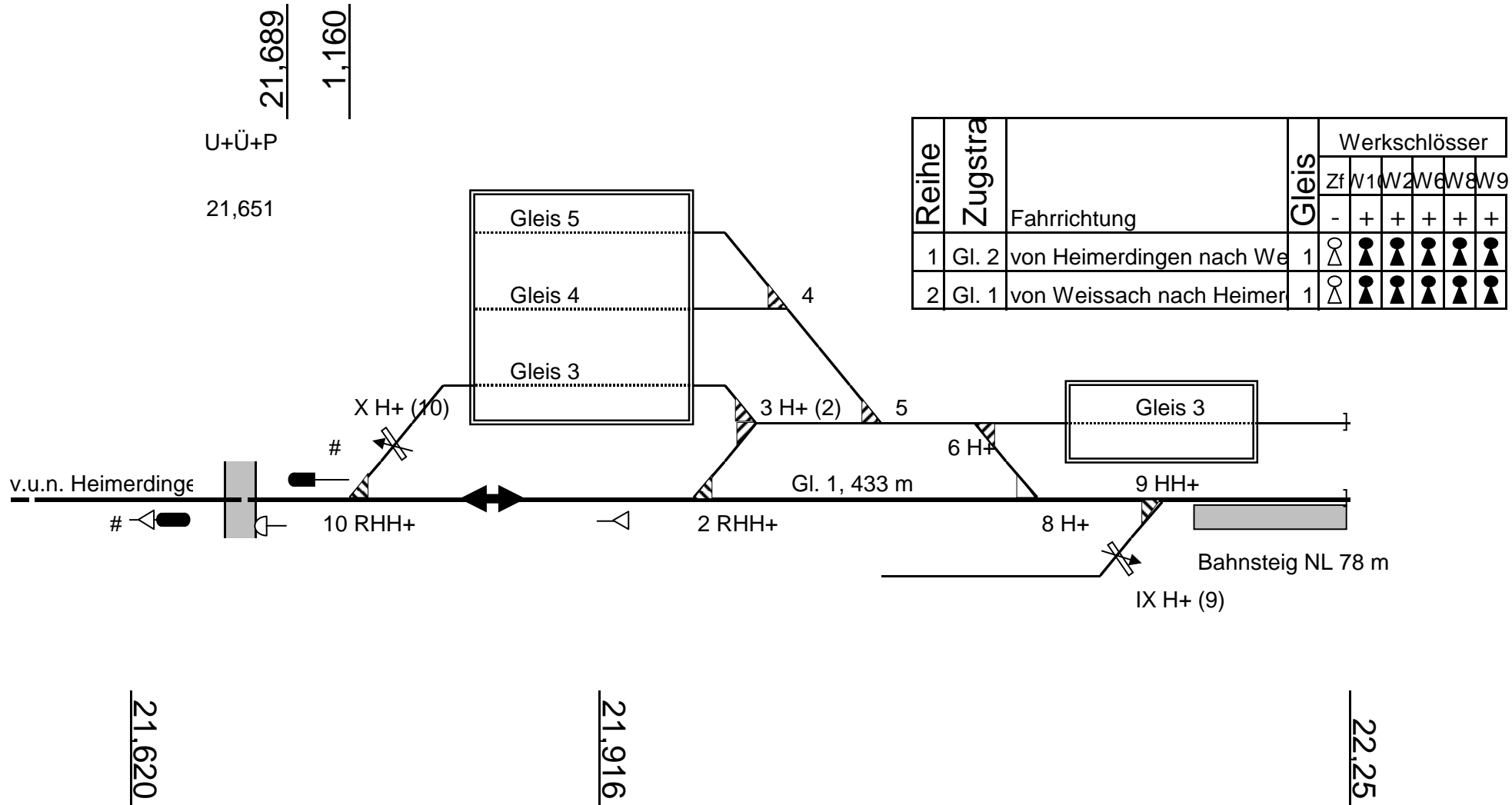
11,58
11,59

11,76

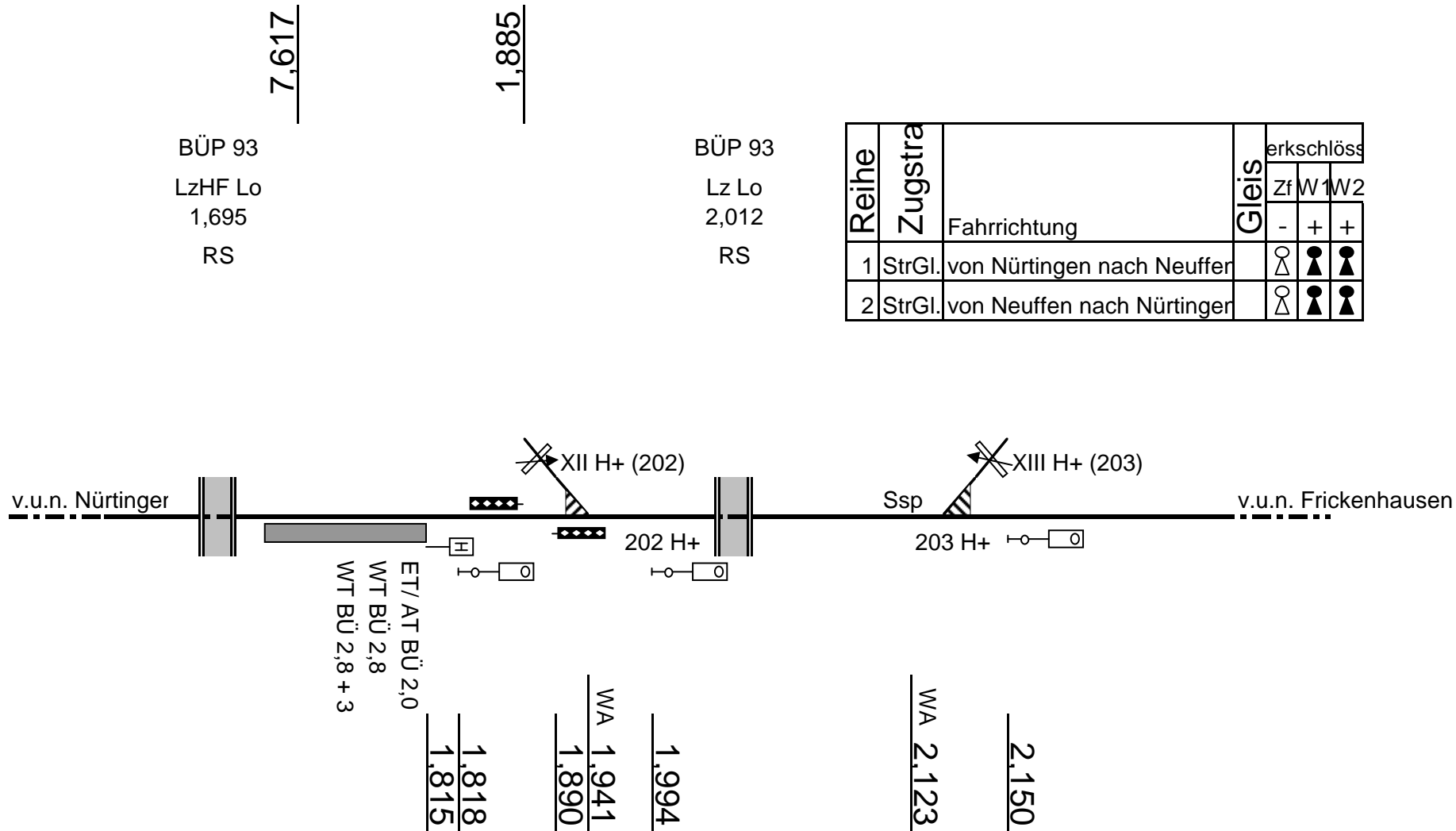
Bf Heimerdingen



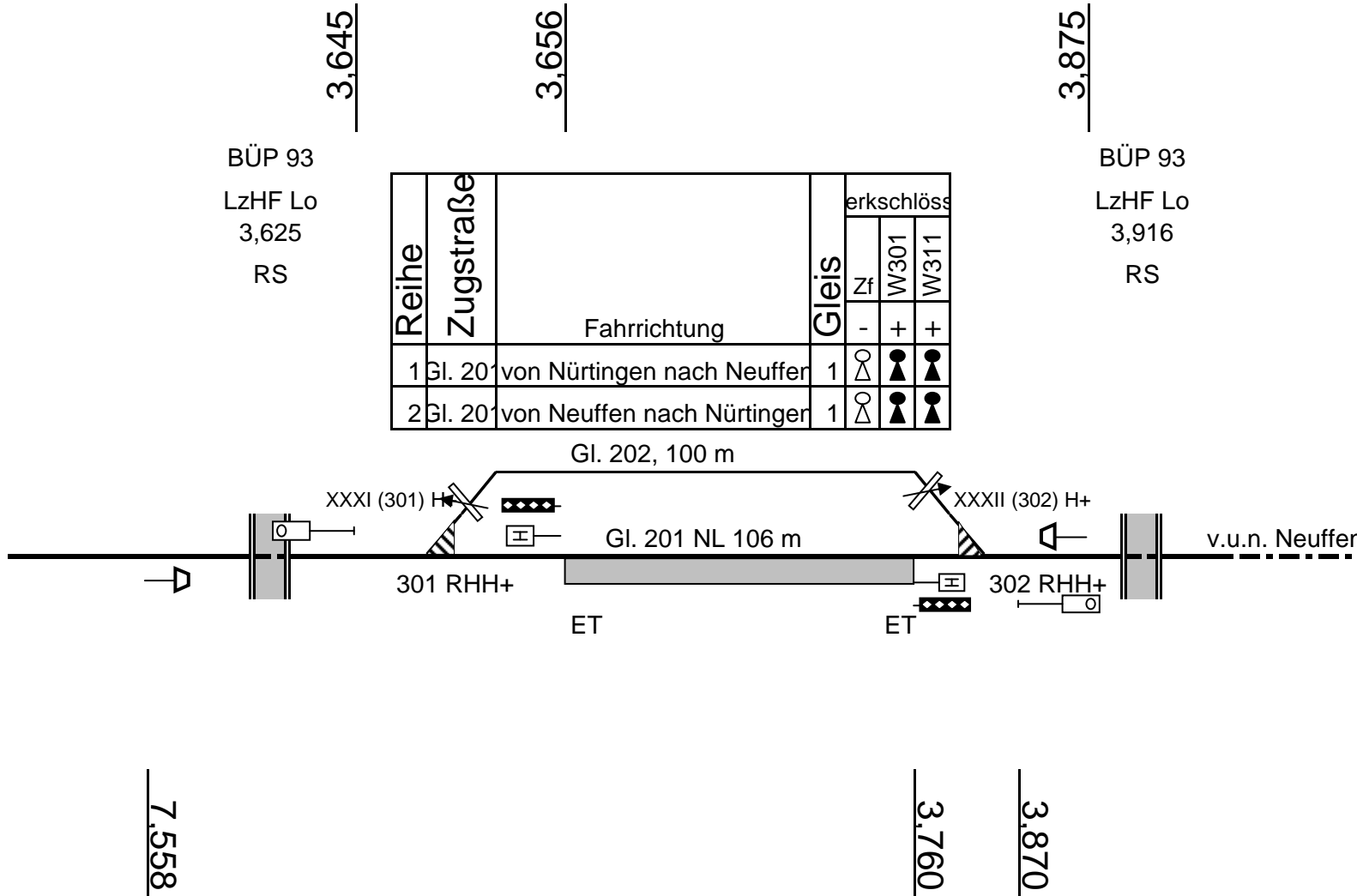
Bf Weissach



Awanst Gnida



Awanst Frickenhausen



Bf Neuffen

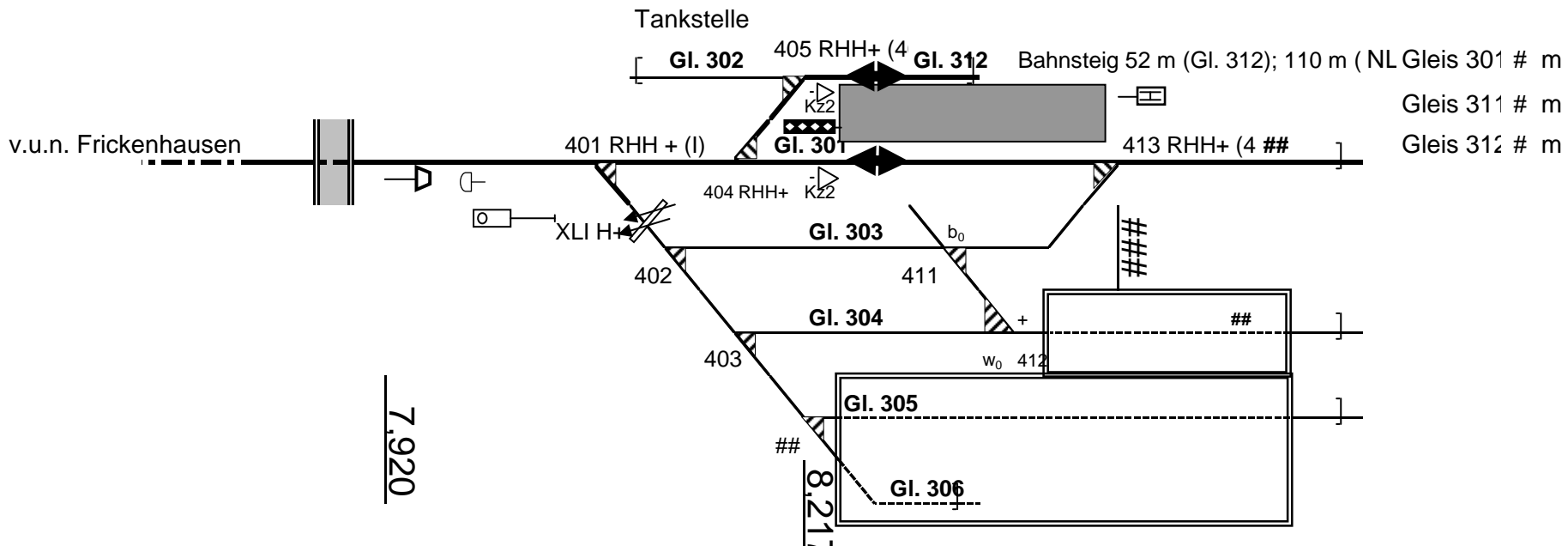
BÜP 93
LzHF Lo
7,910
RS

7,950
WA 8,067
8,069
Üs 8,065

8,153

8,336

Reihe	Zugstraße	Fahrrichtung	Gleis	Werkschlosser				
				Zf	W 401	W 404	W 405	W 413
1	a 312	von Nürtingen nach Neuffen	#	○	●	○	●	●
2	a 310	von Neuffen nach Nürtingen	#	○	●	●	○	●
3	p 312	von Nürtingen nach Neuffen	#	○	●	○	●	●
4	p 310	von Neuffen nach Nürtingen	#	○	●	●	○	●



Beseitigung von Störungen in der Betriebsabwicklung

Störungen in der Betriebsabwicklung

Störungen in der Betriebsabwicklung können hervorgerufen werden durch

- Mängel an der Infrastruktur,
- Störungen an einem Zug oder Fahrzeug,
- Einflüsse von außen, hervorgerufen durch Dritte.

Störungsbeseitigung

Der Störungsbeseitigung übergeordnet ist die BUVO- NE in dem Falle, wenn die Störung durch einen Unfall hervorgerufen wird. Die Regelungen zum Unfallmanagement sind in diesem Fall zu befolgen.

Ist die Störung ohne einen Unfall eingetreten oder sind die Maßnahmen nach BUVO- NE und geltenden Meldeplänen getroffen worden, sind folgende Regeln für die Wiederherstellung des planmäßigen Eisenbahnbetriebes zu befolgen.

Prioritäten

1. Sicherheit

Die sicherheitlichen Regelungen der EBO, der FV- NE und der Sammlung betrieblicher Vorschriften bzw. örtlichen Richtlinien sind konsequent durch die Zugleitung, das Zugpersonal wie durch die beteiligten Mitarbeiter im Betriebsdienst anzuwenden.

2. Pünktlichkeit

Die Zugfolge ist so zu regeln, dass die Pünktlichkeit frühestmöglich wiederhergestellt werden kann. Unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit ist bei der Wiederherstellung der Pünktlichkeit die nachstehende Rangfolge der Zuggattungen einzuhalten.

Rangfolge der Zuggattungen:

1. vertakteter Personenverkehr
2. Sonderreisezüge
3. Güterzüge, Leerfahrten, Dienstzüge

3. Streckenkapazität

Bei der Wiederherstellung des planmäßigen Verkehrs muß seitens der Zugleitung darauf geachtet werden, dass ein „Deadlock“ vermieden wird: Eingleisige Streckenabschnitte müssen von einer Zugfahrt geräumt werden können. Die Befahrbarkeit von Hauptgleisen in Bahnhöfen muß ohne großen Verzug wiederhergestellt werden.

**Weisungs-
befugnis**

Die Zugleitung ist gegenüber den betroffenen EVU weisungsbefugt. Das gleiche gilt für Mitarbeiter im Betriebsdienst der WEG, welche Aufgaben für den Fachbereich Infrastruktur wahrnehmen.

Die betroffenen EVU sind seitens der Zugleitung über Entscheidungen zu informieren. Zu angeordneten Fahrplanabweichungen soll zwischen Zugleitung und EVU zuvor das Benehmen hergestellt werden.

Abweichungen der nicht unmittelbar von der Störung betroffenen Zugfahrten müssen in jedem Falle geduldet werden (Kürzung von Zugläufen, Schienenersatzverkehre, Abweichungen von der Fahrordnung in Betriebsstellen).

**Fahrgast-
information**

Fahrgäste auf den Personenverkehrsanlagen sind

- kurzfristig durch Lautsprecherdurchsagen,
- bei länger andauernden Störungen durch Aushänge

zu informieren. Die Aushänge erfolgen durch die zuständige örtliche Betriebsleitung der WEG, ggf. auf Veranlassung übergeordneter Stellen.

Fahrgäste im Zug werden durch das zuständige EVU informiert.

**Information
von
Güterverkehrs-
kunden**

Bei Güterzügen, die auf Grund von Störungen verspätet werden, ist für die Information betroffener Güterverkehrskunden das EVU zuständig.

Es bedient sich hierzu der von der Zugleitung zur Verfügung gestellten Informationen.

Meldung

Betriebsstörungen (Verspätungen > halbe Taktzeit, Zugausfälle, öffentlichkeitswirksame Störungen) sind ein besonderes Vorkommnis und müssen durch die Zugleitung den betroffenen Geschäftsleitungen gemeldet werden.