



# **Schiennetz-Nutzungsbedingungen**

## **Bleckeder Kleinbahn UG –**

### **Besonderer Teil (SNB-BT)**

Stand: 27.12.2020

Gültig ab: 12.12.2021



## Inhaltsverzeichnis

INHALTSVERZEICHNIS .....	2
VERZEICHNIS DER ABKÜRZUNGEN .....	3
1 ERGÄNZUNGEN ZU UND ABWEICHUNGEN VON DEN SNB-AT .....	4
1.1 Zu Punkt 2.3.1 der SNB – AT.....	4
1.2 Ergänzend zu Punkt 2.3.3 der SNB – AT .....	4
1.3 Zu Punkt 2.4.2 der SNB – AT.....	4
1.4 Ergänzend zu Punkt 3.1.2 SNB – AT .....	4
1.5 Ergänzend zu Punkt 4.4 SNB – AT.....	4
1.7 Zu Punkt 5.1.3 .....	4
2 INFRASTRUKTURBESCHREIBUNG UND ZUGANGSBEDINGUNGEN .....	5
2.1 Allgemein.....	5
2.2 Strecke Lüneburg Nord – Bleckede .....	5
2.3 Vorschriften .....	6
2.4 Störungen und Unregelmäßigkeiten.....	6
2.5 Notfallmanagement.....	6
2.6 Wagenlisten.....	6
3 ENTGELTGRUNDSÄTZE .....	7
3.1 Zugangspaket.....	7
3.2 Entfernungstabelle.....	7
3.3 Marktsegmente.....	8
3.4 Personalgestellung .....	9
3.5 Unberechtigte Nutzung .....	9
3.6 Sperrzeiten .....	9
3.7 Trassenstornierungen.....	9
3.8 Ad hoc Trassenbestellung .....	10
4 KAPAZITÄTSZUWEISUNG .....	11
5 SONSTIGES .....	11



## Verzeichnis der Abkürzungen

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BIKB	Bleckeder Kleinbahn UG
BOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
BT	Besonderer Teil
bzw.	beziehungsweise
e.V.	eingetragener Verein
EBO	Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung
EBOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
ESBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fdl.	Fahrdienstleiter
ff.	folgende
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
OHE	Osthannoversche Eisenbahnen AG
HPfIG	Haftpflichtgesetz
Nr.	Nummer
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
S.	Seite
SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
SNB-AT	Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege - Allgemeiner Teil
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
TEIV	Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
usw.	und so weiter
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
z.B.	zum Beispiel
ZI	Zugleiter



## **1 Ergänzungen zu und Abweichungen von den SNB-AT**

### **1.1 Zu Punkt 2.3.1 der SNB – AT**

Es gilt die EBO.

### **1.2 Ergänzend zu Punkt 2.3.3 der SNB – AT**

Der Stundensatz für die Vermittlung von Orts- und Streckenkenntnis (Lotsendienst) ist in den Entgeltgrundsätzen festgelegt. Die Mindestbestellzeit beträgt 8 Stunden.

### **1.3 Zu Punkt 2.4.2 der SNB – AT**

Für die Kommunikation zwischen dem Zug und dem Zugleiter muss der Tf/Zf mit einem Mobiltelefon ausgerüstet sein.

### **1.4 Ergänzend zu Punkt 3.1.2 SNB – AT**

Die zugangsrelevanten Vorschriften sind in der SbV aufgelistet.

### **1.5 Ergänzend zu Punkt 4.4 SNB – AT**

Die Bankverbindung für die Entgeltzahlungen ist der jeweiligen Rechnung zu entnehmen. Zahlungsziel ist abweichend 2 Wochen.

Mahngebühren betragen 15,00 €.

### **1.7 Zu Punkt 5.1.3**

Der Zugleiter ist befugt, betriebliche Entscheidungen zu treffen.



## **2 Infrastrukturbeschreibung und Zugangsbedingungen**

### **2.1 Allgemein**

Die BIKB ist eine nichtbundeseigene Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs.

Ein Mobiltelefon zur Kommunikation mit dem Zugleiter ist für alle Strecken Zugangsvoraussetzung. Die Rufnummer ist vorab an die Betriebsleitung der BIKB zu übermitteln

Die Strecke ist nicht mit Zugsicherungssystemen ausgestattet. Ist ein Fahrzeug mit PZB ausgerüstet, muss sie auch für die Speicherung des Fahrverlaufes eingeschaltet werden.

Die Wagenzuglängen dürfen 300m nicht übersteigen. Abweichungen sind nur in Ausnahmefällen mit Genehmigung der BIKB Betriebsleitung möglich.

#### **2.1.1 Storno von Trassen**

Die Stornierung einer bei der Bleckeder Kleinbahn UG bestellten Fahrplantrasse wird gemäß 3.7 in Rechnung gestellt, um die Verwaltungskosten in dem Zusammenhang mit der Bestellung zu decken.

#### **2.1.2 Haftungsbeschränkung**

Grundsätze der Haftung regelt der Infrastrukturnutzungsvertrag in der jeweils gültigen Fassung.

#### **2.1.3 Datenschutz**

Die Bleckeder Kleinbahn UG ist 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. Sie ist ferner berechtigt, allgemeine Vertrags-, Abrechnungs- und Leistungsdaten in gemeinsamen Datensammlungen zu führen und an ihre Vertreter weiterzugeben. Hiervon unberührt sind Angaben zu Zwecken der Eisenbahnstatistik (§24 AEG), die zur Beurteilung der Struktur und Entwicklung des Eisenbahnverkehrs an das Statistische Bundesamt übermittelt werden.

### **2.2 Strecke Lüneburg Nord – Bleckede**

#### **2.2.1 Allgemeine Beschreibung**

Die Strecke wird im Zugleitbetrieb betrieben.

Sie hat auf der gesamten Länge die Streckenklasse CM4.

Die zulässige Vmax beträgt 50 km/h.

Die maximale Radsatzlast beträgt 21,0 t.

Das zulässige Fahrzeuggewicht je Längeneinheit beträgt 8,0 t/m.

Durch den schlechten Streckenzustand muss damit gerechnet werden, dass kurzfristig Schäden an Oberbau oder Brücken eine Herabstufung der Streckenklasse und Langsamfahrstellen größeren Ausmaßes erforderlich machen, dies wird den Nutzern bei Bedarf bekannt gegeben.



### 2.2.2 Liste der Betriebsstellen

<i>km</i>	<i>Betriebsstelle</i>	<i>Bemerkungen</i>
0,0	Lüneburg Nord	Bahnhof der OHE
1,2	Infrastrukturgrenze	Grenze zur OHE, Beginn BIKB
3,4	Erbstorf-Ziegelei	Bahnhof, Ladegleis Nutzlänge 50m
4,7	Erbstorf	Bahnhof
7,3	Scharnebeck	Haltepunkt
8,9	Rullstorf	Haltepunkt
11,7	Boltersen	Bahnhof, Ladegleis Nutzlänge 150m
15,9	Neetze	Haltepunkt
19,2	Neu Neetze	Haltepunkt
23,8	Bleckede	Bahnhof, Kopframpe Anschluss EAW Bleckede Nebengleise
25,3	Bleckede Süd	Bahnhofsteil des Bahnhofs Bleckede Anschluss Hafenbahn

Weiterhin wird von der BIKB die Serviceeinrichtung Lüneburg Süd ohne direkten Anschluss an die Strecke Lüneburg Nord – Bleckede betrieben (siehe NBS).

### 2.3 Vorschriften

Für die Betriebsführung gelten die Fahrdienstvorschrift-NE (FV-NE), die Sammlung betrieblicher Vorschriften der BIKB (SbV), sowie weitere in der SbV aufgeführte Vorschriften/ Regelwerke. Die SbV wird Zugangsberechtigten auf Anforderung gegen Kostenerstattung zur Verfügung gestellt.

Die Regelwerke sind Bestandteil der SNB. Das EVU kann die zur Verfügung gestellten Unterlagen selbst vollständig und unverändert zum Eigengebrauch vervielfältigen.

Bei Änderungen des netzzugangsrelevanten betrieblich-technischen Regelwerks werden EVU bzw. Zugangsberechtigte mit INV zeitnah schriftlich informiert.

### 2.4 Störungen und Unregelmäßigkeiten

Störungen und Unregelmäßigkeiten werden gemäß Unfallmeldetafel SbV gemeldet und bearbeitet.

### 2.5 Notfallmanagement

Bei gefährlichen Ereignissen werden die Melde- und Alarmierungsaufgaben durch den Zugleiter der BIKB übernommen.

Dies beinhaltet auch die Anforderung von Hilfe bzw. Koordination der Maßnahmen mit den zuständigen örtlichen Rettungsleitstellen. Die Koordination am Ereignisort obliegt dem Notfallmanager der BIKB. Der Notfallmanager der BIKB ist im Bedarfsfall durch den Notdienst des EVU zu unterstützen. Die Buvo-NE mit den Unfallmeldetafeln der BIKB gelten auch für das EVU.

### 2.6 Wagenlisten

Bei Zügen mit Gefahrgut muss vorab die Wagenliste an die Betriebsleitung der BIKB übermittelt werden.



### 3 Entgeltgrundsätze

Alle Preisangaben sind Nettopreise zzgl. der am Tage der Leistung gültigen gesetzlichen Mehrwertsteuer.

#### 3.1 Zugangspaket

Beim Kauf einer Zugtrasse sind folgende Basisleistungen mit dem Preis im Paket abgegolten:

- a) Erstellung eines Fahrplans einschließlich der Übergabe der betriebsnotwendigen Fahrplanunterlagen an den Besteller
- b) Die Nutzung der für die Zugfahrten bereitgestellten Strecken-, Bahnhofs- bzw. Kreuzungsgleise
- c) Betriebsführung während der planmäßigen Betriebszeiten
- d) Aufenthaltszeiten vor Abfahrt bzw. nach Ankunft eines Zuges im Endbahnhof bis zu maximal 30 Minuten.

#### 3.2 Entfernungstabelle

Für die Ermittlung der Trassenpreise wird die nachfolgende Entfernungstabelle zugrunde gelegt:

Zwischen	Lüneburg Meisterweg (Infrastrukturgrenze)	Erbstorf-Ziegelei	Erbstorf	Scharnebeck	Rullstorf	Boltersen	Neetze	Neu Neetze	Bleckede	Bleckede Süd
Lüneburg Meisterweg (Infrastrukturgrenze)	3	4	7	8	11	15	18	23	25	
Erbstorf-Ziegelei		2	4	6	9	13	16	21	22	
Erbstorf			3	5	7	12	15	20	21	
Scharnebeck				2	5	9	12	17	18	
Rullstorf					3	7	11	15	17	
Boltersen						5	8	13	14	
Neetze							4	8	10	
Neu Neetze								5	7	
Bleckede									2	



### 3.3 Marktsegmente

Es werden folgende Marktsegmente gebildet: Etwaig notwendige Leerfahrten vor oder nach der Zugfahrt werden wie die Zugfahrt im jeweiligen Marktsegment abgerechnet.

#### 3.3.1 Touristischer / Musealer Personenverkehr

Zugfahrten, die der Freizeitgestaltung dienen (z. B. personenbefördernde Museums-/Touristikzüge, Sonderfahrten mit modernen Fahrzeugen zu touristischen Zwecken). Die Abgrenzung zum SPNV ist durch die Nichtregelmäßigkeit oder durch den Einsatz von über 50 Jahre alten Fahrzeugen gegeben. Diese Verkehre werden mit 4,50 €/km abgerechnet.

#### 3.3.2 SPFV

Dieses Marktsegment umfasst regelmäßigen SPFV in Abgrenzung zum touristischen Verkehr. "Regelmäßig" bedeutet, dass an mindestens 10 Tagen pro Jahr mehrere Fahrten täglich angeboten werden.

Regelmäßiger SPFV erfordert eine besondere Aufmerksamkeit und gute Qualität des Netzes. Der Basispreis beträgt 6,50 €/km.

#### 3.3.3 SPNV

Dieses Marktsegment umfasst regelmäßigen SPNV in Abgrenzung zum touristischen Gelegenheitsverkehr. "Regelmäßig" bedeutet, dass an mindestens 10 Tagen pro Jahr mehrere Fahrten täglich angeboten werden.

Dieses Marktsegment wird abhängig von der Anzahl der Verkehrstage in 2 Untersegmente unterteilt.

Regelmäßiger SPNV, der an 10 bis 110 Verkehrstagen im Jahr angeboten wird, dient überwiegend dem touristischen Verkehr und der Freizeitgestaltung. Diese Verkehre werden mit 4,50 €/km abgerechnet.

Regelmäßiger SPNV an über 110 Verkehrstagen im Jahr erfordert eine besondere Aufmerksamkeit und gute Qualität des Netzes. Der Basispreis beträgt 6,50 €/km.

#### 3.3.4 Güterzüge / Lokzug

Das Marktsegment wird abhängig von der Achslast in 2 Untersegmente unterteilt.

Einzel fahrende Triebfahrzeuge, die nicht dem Personenverkehr dienen, fallen unter dieses Marktsegment.

<i>Untersegment</i>	<i>Achslast [t]</i>	<i>Preis [€/km]</i>
Leicht	bis 18	6,50
Schwer	über 18 bis 21	8,50

Maßgebend ist die höchste Achslast im Zugverband einschließlich Triebfahrzeug.

#### 3.3.5 Gefahrgut

Der Gefahrgutzuschlag wird abhängig von der Anzahl der beförderten Wagen im Zug auf den Preis des jeweiligen Marktsegmentes aufgeschlagen. Der Aufschlag beträgt den vollen Trassenpreis gemäß der Achslast des jeweiligen Gefahrgutwagens für jeden einzelnen Gefahrgutwagen. Verzögert sich die Fahrt aufgrund von Ereignissen jeder Art, die nicht durch die BIKB zu vertreten sind, wird der Trassenpreis und der Gefahrgutzuschlag nach der planmäßigen Abfahrt alle zwei Stunden erneut fällig.





Bei Wageneinheiten (auch Gelenkwagen) zählt jeder Wagenkasten einzeln.

### 3.3.6 Andere

Das Marktsegment betrifft beispielsweise Probefahrten des anschließenden Eisenbahnausbesserungswerkes, aber auch sonstige Zugfahrten, die keinem anderen Marktsegment entsprechen. Es werden 6,50 €/km berechnet.

## 3.4 Personalgestellung

Die Dienstzeit der Lotsen und Sicherungsposten sowie des öBL wird ab Dienstbeginn in der Dienststelle Lüneburg bis zum Dienstenende in selbiger Dienststelle berechnet, die des EBL ab/bis Dienststelle Celle.

<i>Personal</i>	<i>Preis [€/h]</i>
Lotse, Sicherungsposten, u.Ä.	55,00 (Mindestabnahme 8h)
Örtlicher Betriebsleiter	90,00
Eisenbahnbetriebsleiter	110,00
Notfallmanager	180,00

## 3.5 Unberechtigte Nutzung

Das unberechtigte Befahren der Infrastruktur der BIKB mit Fahrzeugen gleich welcher Art, insbesondere die Nutzung ohne gültigen INV, wird pauschal mit 1000,00 € berechnet. Ggf. entstandene Schäden und Aufwendungen, z. B. durch Einsatz des Notfallmanagers, werden zusätzlich berechnet.

Sonstige unberechtigte Benutzung der Liegenschaften und Infrastruktur der BIKB wird nach entstandenem Schaden und Aufwand, jedoch mit mindestens 500,00 € berechnet.

## 3.6 Sperrzeiten

Die vor-, nach- oder durchlaufende Sperrung der Infrastruktur in Zusammenhang mit einer oder mehreren Zug- oder Sperrfahrten aufgrund der Besonderheiten der Fahrt oder auf Wunsch des Bestellers wird je angefangener Stunde mit dem halben Trassenpreis der bestellten Zugfahrt berechnet.

Sonstige zeitlich abgestimmte Sperrungen der Infrastruktur werden nach Aufwand berechnet, jedoch mit mindestens einer Arbeitsstunde des örtlichen Betriebsleiters.

## 3.7 Trassenstornierungen

Abbestellungen von Trassen werden in Rechnung gestellt, da die Trassenvergabe und Stornierung mit Verwaltungsaufwand verbunden ist und eine bestellte Trasse die Bereitstellung einer Trasse für andere Berechtigte verhindert. Die Entgeltsätze betragen bei Stornierung

Ab 5 Monate bis 2 Monate vor der bestellten Trasse:	20% der Trassengebühren
Unter 2 Monate bis 6 Tage vor der bestellten Trasse:	30% der Trassengebühren
Unter 6 Tage vor der bestellten Trasse:	50% der Trassengebühren



### **3.8 Ad hoc Trassenbestellung**

Da nicht rund um die Uhr Fahrpläne erstellt werden, werden bei Trassenbestellungen ab 24 Stunden vor der Fahrt pauschal 90,- € Aufpreis für die Ad hoc Bearbeitung berechnet.



## 4 Kapazitätszuweisung

Sollten sich bei Trassenbestellung Konflikte abzeichnen, so hat die früher bestellte Trasse Vorrang.

Der Trassenantrag erfolgt formlos per E-Mail.

Folgende Daten müssen mindestens übermittelt werden:

- Bestellendes EVU
- Kontaktinformationen des Bestellers
- Strecke des Zuglaufs
- Beabsichtigte Anlagennutzung
- Zugkonfiguration (Triebfahrzeug, Zuggattung nach Marktsegment etc.)
- Maximale Achslast (einschließlich Tfz)
- Zuglast
- Einschränkung der Höchstgeschwindigkeit (unter 50 km/h)
- Bremsleistung
- betriebliche Besonderheiten
- Menge und Art des ggf. zu transportierenden Gefahrguts

## 5 Sonstiges

Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) und Änderungen der SNB werden im Internet unter [www.bleckeder-kleinbahn.de](http://www.bleckeder-kleinbahn.de) veröffentlicht.

Für die Veröffentlichung und das Wirksamwerden der SNB gilt § 4 der EIBV. EVU/Zugangsberechtigte, die zum Zeitpunkt von Neufassungen oder Änderungen Partner eines laufenden Infrastrukturnutzungsvertrages sind, haben das Recht, diesen Vertrag mit einer Frist von einem Monat ab Wirksamwerden der Neufassung oder Änderung zum Ende desjenigen Monats zu kündigen, der auf den Monat des Wirksamwerdens folgt.