

Lammert + Reese GmbH & Co KG
In der Neustadt 1
31737 Rinteln



Schienennetz-Benutzungsbedingungen Lammert & Reese GmbH & Co KG – Besonderer Teil (SNB-BT)

Stand: 23.02.2016

VERZEICHNIS DER ABKÜRZUNGEN	3
1 ERGÄNZUNGEN/ABWEICHUNGEN ZU/VON DEN SNB-AT.....	4
2 INFRASTRUKTURBESCHREIBUNG NEBST ZUGANGSBEDINGUNGEN.....	5
2.1 Allgemein	5
2.2 Strecken	6
2.3 Vorschriften.....	7
2.4 Störungen und Unregelmäßigkeiten.....	8
2.5 Notfallmanagement.....	8
2.6 Wagenlisten	8
3 ENTGELTGRUNDSÄTZE.....	8
4 KAPAZITÄTSZUWEISUNG.....	10
5 SONSTIGES	10

Verzeichnis der Abkürzungen

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
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
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/Abweichungen zu/von den SNB-AT

1.1 Zu Punkt 2.3.1. SNB – AT

Es gilt die EBO.

1.2 Ergänzend zu Punkt 2.3.3 SNB – AT

Der Stundensatz für die Vermittlung der Strecken- und Ortskenntnis ist in den Entgeltgrundsätzen festgelegt. Die Mindestbestellzeit beträgt 6 Stunden. Zusatzkosten für z.B. Taxifahrten bei Einrichtungsverkehr zur Rückkehr des Lotsen oder bei zu langen Schichtzeiten werden ohne Aufschlag weitergegeben.

1.3 Zu Punkt 2.4.2 SNB – AT

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

1.4 Ergänzend zu Punkt 3.1.2 SNB – AT

Die zugangsrelevanten Vorschriften sind in der SbV aufgelistet. Die L&R spezifischen Vorschriften (z.B. SbV,) sind im Internet unter <http://www.lammert-reese.de> (Unterpunkt Infrastruktur) veröffentlicht oder können von Zugangsberechtigten (gem. Punkt 2 SNB-AT) beim Netz-Koordinator angefordert werden. Vorschriften in elektronischer Form (per E-Mail) sind kostenlos, eine schriftliche Zusendung erfolgt nicht.

1.5 Ergänzend zu Punkt 3.4.2, 3.4.4, 3.4.5 SNB – AT

Arbeitstage sind die Wochentage Montag bis Freitag, ausschließlich der gesetzlichen Feiertage Niedersachsens. Werkstage sind die Wochentage Montag bis Samstag, ausschließlich der gesetzlichen Feiertage Niedersachsens.

1.6 Ergänzend zu Punkt 4.4 SNB – AT

Die Bankverbindung für die Entgeltzahlungen sind der jeweiligen Rechnung zu entnehmen.

Mahngebühren betragen 15€.

1.7 Ergänzend zu Punkt 5.7.2 SNB – AT

Ab Juli 2016 bis vrstl. April 2017 wird die Strecke komplett erneuert. Es ist mit längeren Sperrungen zu rechnen. Aktuelle, konkrete Einschränkungen kündigen wir im Internet unter <http://www.lammert-reese.de> (Unterpunkt Infrastruktur) an.

2 Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen

2.1 Allgemein

L&R ist eine nichtbundeseigene Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs.

Spurweit 1435 mm, Nebenbahn im Sinne der EBO, kleinster Bogenhalbmesser 190m.

Die Strecke Bodenwerder Kieswerk (Km 19,7) Emmerthal (km 32,5) ist 12,8 km lang, eingleisig und nicht elektrifiziert.

Ein Mobiltelefon zur Kommunikation mit dem Zugleiter auf der Lokomotive ist für alle Strecken Zugangsvoraussetzung.

Für die Benutzung aller Strecken ist ein passendes Schlüsselbund erforderlich. Einzelheiten sind in der SbV und den Entgeltgrundsätzen beschrieben

Die Strecke ist bis zum Anschluss Grohnde mit PZB ausgestattet. Die Ausrüstung mit PZB ist vorgeschrieben auch um den Fahrtverlauf im Falle eines Unfalls nachweisen zu können. Auch im Bereich ohne PZB, muss sie für die Speicherung des Fahrverlaufes eingeschaltet werden.

Es ist sicherzustellen, dass die Zugkraft für die Bewältigung der größten vorhandenen Steigung (16,9 ‰) mit mindestens 20 km/h bzw. nach dem Anhalten für das Anfahren aus dem Stand ausreichend dimensioniert ist. Radien, Steigungen und Profileinschränkungen etc., sind im Einzelnen in der SbV genannt. Wird L&R bekannt, dass ein Zug nachweislich mehrfach die Mindestgeschwindigkeit nicht halten konnte, ist die L&R berechtigt, maximale Zuggewichte vorzuschreiben, die auch bei widrigen Schienenverhältnissen eine ausreichende Traktion garantiert.

Das Schienennetz ist mit mehreren von Bahnübergängen mit technischen Sicherungsanlagen und streckenseitigen Überwachungssignalen ausgerüstet. Einzelheiten sind in der SbV und im Geschwindigkeitsheft beschrieben.

Im Schienennetz gibt es eine Anzahl technisch nicht gesicherter Bahnübergänge, für die teilweise Geschwindigkeitseinschränkungen gelten bzw. bei denen Pfeifsignale gegeben werden müssen. Einzelheiten sind in der SbV und im Geschwindigkeitsheft beschrieben. Im Sommer muss regelmäßig mit zusätzlich angeordneten Pfeifsignalen und Geschwindigkeitseinschränkungen aufgrund von Maisfeldern gerechnet werden. Behinderungen aufgrund dieser Langsamfahrstellen sind aus dem Anreizsystem ausgenommen, da die Sichtdreiecke vom Straßenbaulastträger zu verantworten sind.

2.2 Strecken

Die Besetzung der Fahrdienstleitung ist durchgehend gewährleistet.

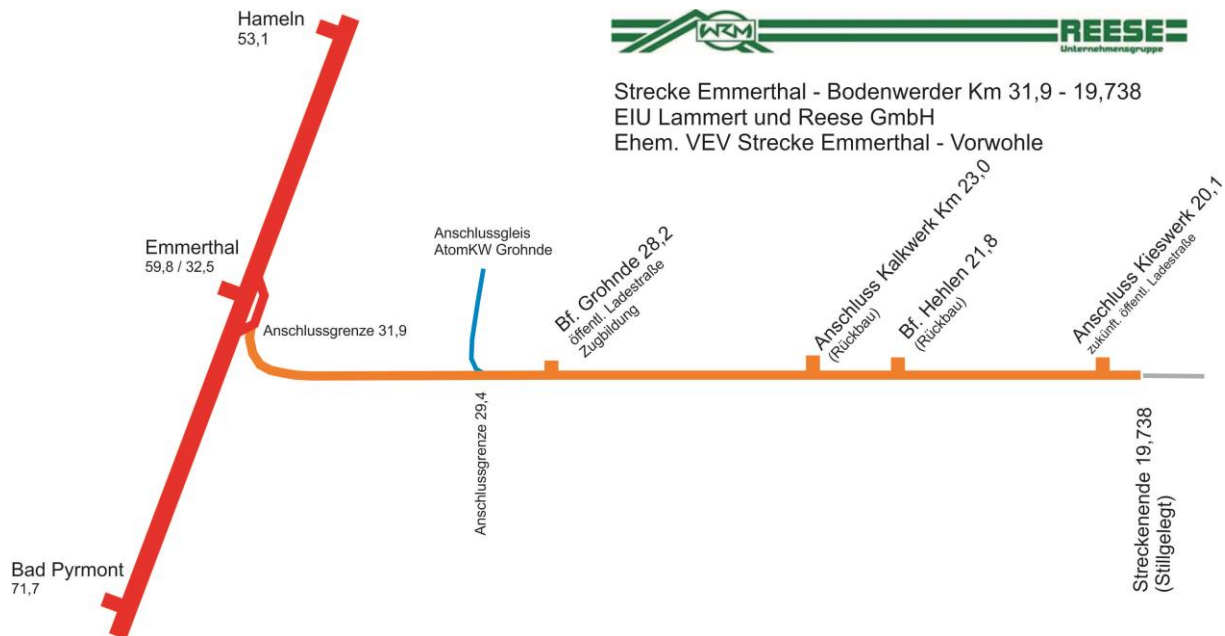


Abbildung 1: Übersicht der Eisenbahninfrastruktur des EIU Lammert und Reese

2.2.1 Bodenwerder Kieswerk (19,7) – Emmerthal (32,5)

Zugleitbetrieb. $V_{\max} = 40 \text{ km/h}$. (Streckenkenntnis zwingend Voraussetzung)

Die Strecke hat Zwischen Bodenwerder und Anschluss AKW Grohnde Streckenklasse C2. Zwischen Anschluss Grohnde und Emmerthal ist die Streckenklasse D4.

Die Strecke wurde Anfang 2015 von L&R übernommen, die Erlaubnis zur Aufnahme des Betriebes wurde am 07.12.2015 erteilt. Es ist geplant 2016 mit der Sanierung der Strecke zwischen Bodenwerder und Grohnde zu beginnen und voraussichtlich 01.04.2017 nach dem Ende der Sanierung die Streckenlast durchgängig auf D4 zu erhöhen.

Ebenfalls Mitte 2017 wird auch ein Umfahrgleis im Bereich Bodenwerder Kieswerk in Betrieb genommen. Bis dahin muss die Fahrt mit den leeren Waggons geschoben durchgeführt werden.

Zwischen Anfang 2016 und Mitte 2017 ist mit längeren Sperrungen der Strecke aufgrund von Sanierungsarbeiten zu rechnen. Die gesamte Sanierung liegt noch unter dem Vorbehalt der Vergabe der Fördermittel. Trassenbestellungen sind rechtzeitig mit L&R abzusprechen, Inhaber von gültigen Infrastrukturnutzungsverträgen werden unverzüglich über bevorstehende Sperrungen von Streckenabschnitten informiert.

Infos auch im Internet unter <http://www.lammert-reese.de> (Unterpunkt Infrastruktur).

Aufgrund der Bahnübergänge und den damit verbundenen Pfeifsignalen sind die Zuglängen bei geschobenen Fahrten auf maximal 100m begrenzt. Bahnübergänge ohne Übersicht sind mit Posten zu sichern.

Auf der Strecke werden keine Anlagen für den Personenverkehr (Bahnsteige) vorgehalten.

Km 19,7	Bodenwerder Kieswerk	Streckenverladung Kies & Holz
Km 28,2	Grohnde	Freiladegleis Rangiergleis Anschlussgleis AKW Grohnde
km 32,5	Emmerthal	Anschlussgrenze zur DB

2.3 Vorschriften

2.3.1 In der SbV sind auch die einschlägigen Betriebsvorschriften, die ebenfalls bei der L&R gelten, aufgeführt. Notwendige Unterlagen (z.B. Fahrplanunterlagen, Unfallmeldetafeln sowie Lagepläne/Lageskizzen) stellt L&R dem EVU oder dem Zugangsberechtigten gegen Empfangsbestätigung bzw. per Fax oder E-Mail zur Verfügung. Für die Verteilung an das eigene Personal sorgt das EVU bzw. der Zugangsberechtigte. L&R wird nur insoweit gesonderten Ersatz ihrer Kosten verlangen, als Leistungen nicht Teil der Pflichtleistungen von L&R sind. Ein Auszug aus der SbV ist im Internet unter <http://www.lammert-reese.de> (Unterpunkt Infrastruktur) veröffentlicht.

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

2.3.2 Das netzzugangsrelevante betriebliche-technische Regelwerk wird grundsätzlich nur noch einmal jährlich im Rahmen des SNB-Prozesses aktualisiert. Eine Ausnahme bilden die unterjährigen Änderungen, die in den SNB selbst angekündigt werden. Bei den Ankündigungen handelt es sich um konkrete Hinweise, beispielsweise auf die unterjährige Einführung neuer Betriebssysteme oder sonstiger Änderungen an der Infrastruktur, die dazu geeignet sind, den Wettbewerb zu beeinträchtigen. Vier Monate vor Inkrafttreten der jeweiligen Änderung wird das entsprechende Regelwerk von L&R geändert und im Internet mit dem Hinweis auf diese Änderung veröffentlicht.

2.3.3 Sicherheitsrelevante Regelungen werden weiterhin fortlaufend aktualisiert, insbesondere soweit sie aufgrund von Verpflichtungen nach Maßgabe des Eisenbahnrechts, insbesondere in Form von Entscheidungen des Eisenbahn-Bundesamtes oder der zuständigen Landesbehörde als Aufsichtsbehörde zu diesem Zeitpunkt erforderlich werden. Bei Änderung dieser Regelungen erfolgt unverzüglich ab Kenntnis der Erforderlichkeit der Änderung eine Veröffentlichung im Internet/Bundesanzeiger mit dem Hinweis auf diese Änderung. Gleichzeitig werden

sämtliche von der Änderung betroffenen Kunden per Kundeninformationsschreiben benachrichtigt.

2.4 Störungen und Unregelmäßigkeiten

Gemäß den Unfallmeldetafeln sind Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten vom EVU unverzüglich den EBL über Telefon mitzuteilen.

Das EVU wird seitens L&R über Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten, die das EVU berühren, von der Netzleitzentrale oder dem zuständigen Fdl unterrichtet.

2.5 Notfallmanagement

Bei gefährlichen Ereignissen, Krisen und Katastrophen übernimmt L&R die Melde- und Alarmierungsaufgaben. Dies beinhaltet auch die Anforderung von Hilfe bzw. Koordination der Maßnahmen mit den zuständigen örtlichen Rettungsleitstellen. Die Koordination am Ereignisort obliegt dem Notfallmanager von L&R. Der Notfallmanager von L&R ist im Bedarfsfall durch den Notdienst des EVU zu unterstützen. Die Buvo-NE mit den Unfallmeldetafeln von L&R gelten auch für das EVU. Die Anwendung der Meldepläne als auch der Buvo-NE wurde im Sinne des § 15 (1) EIBV mit der Landeseisenbahnaufsicht abgestimmt. Änderungen in den Unfallmeldetafeln teilt L&R dem EVU zudem schriftlich mit.

2.6 Wagenlisten

Wagenlisten– mit allen relevanten Daten sind rechtzeitig vor der Abfahrt des Zuges an den EBL per E-Mail (volkerfeldheim@hotmail.com) zu übermitteln. Bei Gefahrguttransporten sind darüber hinaus die Bestimmungen der GGVSEB/RID zu beachten und einzuhalten.

Liegt die Wagenliste nicht beim Zugleiter vor und ist Gefahrgut im Zug, ist der Zugleiter berechtigt, die Annahme des Zuges zu verweigern bis die Wagenliste vorliegt, bzw. die relevanten Daten telefonisch bekanntgegeben worden sind.

3 Entgeltgrundsätze

- 3.1 Für jeden Zug wird abhängig von der benutzten Strecke ein pauschaler Trassenpreis je Achse berechnet (siehe Entgeltverzeichnis Trassenpreissystem). Im Trassenpreis enthalten sind alle Pflichtleistungen gem. EIBV Anlage 1.

Im Folgenden werden die einzelnen, den Preis bestimmenden Komponenten näher erläutert:

- 3.1.1 Grundgebühr

Jede Zugfahrt, die die Strecke nutzt, bezahlt einen Grundpreis je Fahrzeugachse zur Deckung der Fixkosten einer Zugfahrt, die unabhängig von der gefahrenen Strecke ist. Dies gilt für alle Züge.

Loks oder Triebwagen werden ebenfalls nach der Anzahl der Achsen berechnet. Es gilt die Anzahl der Achsen bei der Einfahrt auf die Strecke. Bei der Bedienung von Anschlussgleisen bei denen die Wagen in den Anschlussgleisen verbleiben und die Lok das Netz von L & R wieder verlässt, wird die Grundgebühr für die Lok bei der Abholung der Wagen noch einmal berechnet.

Die Nutzung ist damit für 24 Stunden nach Netzeintritt möglich. Jede weitere Nutzung wird nach Stunden abgerechnet. Sonn- und Feiertage werden nicht berechnet, da an diesen Tagen keine Verladung bei den Kunden stattfindet.

3.1.2 Gefahrgutzuschlag

Der Erhalt der Infrastruktur ist besonders für das AKW Grohnde wichtig. Aus diesem Grund sind Gefahrguttransporte (Radioaktives Material) in der Lage einen höheren Anteil der Netzkosten zu tragen. Pro Fahrt mit Gefahrgutwagen der in das Netz ein- oder ausfährt wird ein fester Aufschlag berechnet.

Dieser Zuschlag wird anhand der Wagenliste erhoben.

3.1.3 Stornierungsentgelte:

Wird eine bestätigte Nutzung der Infrastruktur storniert sind folgende Stornierungsentgelte abhängig vom Zeitpunkt der Stornierung fällig:

Bis 10 Tage vor Nutzungsbeginn 10 % der zu erwartenden Nutzungsentgelte, mindestens 50 €.

Bis 3 Tage vor Nutzungsbeginn 20 % der zu erwartenden Nutzungsentgelte, mindestens 50 €.

Bis 1 Tag vor Nutzungsbeginn 25 % der zu erwartenden Nutzungsentgelte, mindestens 50 €.

Ab 1 Tag vor Nutzungsbeginn 50 % der zu erwartenden Nutzungsentgelte, mindestens 50 €.

3.2 Um die Pünktlichkeit im Zugverkehr gemäß § 21 (1) der EIBV zu erhöhen, wird bei Zugverspätungen, die eindeutig dem Verantwortungsbereich des EVU bzw. L&R zugeordnet werden können wie folgt verfahren:

Zugverspätungen bis zu 30 Minuten bleiben unberücksichtigt. Bei Verspätungen über 30 Minuten zahlt das EVU für jede Verspätungsminute 1,00 €, wenn es/sie die Verspätung zu verantworten hat.

Der zu zahlende Betrag ist jedoch jeweils auf die Höhe von 30% des Trassenpreises für den Zug begrenzt.

Diesbezügliche Ansprüche sind unverzüglich per Telefon beim Zugleiter, spätestens aber zwei Wochen nach der Trassenutzung, schriftlich oder per E-Mail beim

Verursacher geltend zu machen. Die Zugankunfts- bzw. Abfahrtszeiten - ggf. mit Verspätungsursache - werden vom Zugleiter durch manuelle Aufzeichnungen festgehalten.

Dieses Verfahren findet auch Anwendung bei Störungsfällen wie z.B. BÜ- Störungen, Weichenstörungen, Störungen an der Leit- und Sicherungstechnik.

- 3.3 Bei Mängeln an der Eisenbahninfrastruktur gemäß § 21 (6) der EIBV erfolgt ausschließlich eine Minderung des Trassenpreises wie nachstehend beschrieben:

Bei einer Abweichung der Gesamtfahrzeit um mehr als 30 Min. - als Folge eines Infrastrukturmangels erfolgt eine Trassenentgeltminderung wie folgt:

bis einschließlich 30 Min Fahrzeitüberschreitung:	keine Minderung
von 31 bis zu 60 Min Fahrzeitüberschreitung:	12,5 % Minderung
von 61 bis zu 120 Min Fahrzeitüberschreitung:	25 % Minderung
bei mehr als 121 Min Fahrzeitüberschreitung:	30 % Minderung

4 Kapazitätszuweisung

Die L&R versucht so flexibel wie möglich auf alle Kundenwünsche zu reagieren. Aufgrund der geringen Infrastrukturnutzungen müssen wir zur Zeit auf eine Anmeldefrist von 14 Tagen bestehen.

Die Bestellung erfolgt formlos, an die e-mail Adresse welche in der Liste der Ansprechpartner angegeben ist.

5 Sonstiges

- 5.1 Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) und Änderungen der SNB werden im Bundesanzeiger bekannt gemacht und im Internet unter <http://www.lammert-reese.de> (Unterpunkt Infrastruktur) veröffentlicht. Änderungen teilt L&R dem EVU - mit dem ein Infrastrukturnutzungsvertrag besteht - zudem schriftlich mit.
- 5.2 Für die Veröffentlichung und das Wirksamwerden der SNB gilt § 4 der EIBV. EVU/ZB 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. L&R weist diese EVU/ZB in dem Mitteilungsschreiben auf dieses Kündigungsrecht besonders hin.

Anhang:

Liste der Ansprechpartner:

Eisenbahnbetriebsleiter:

Dipl. Ing. Volker Feldheim volkerfeldheim@hotmail.de Tel.: 01712157170

Ansprechpartner Lammert & Reese:

Jörg-Peter Kölling

In der Neustadt 1

D - 31737 Rinteln

Tel. Zentrale: + 49 / 57 51 / 9 24 60 - 0

Durchwahl: + 49 / 57 51 / 9 24 60 - 41

Fax: + 49 / 57 51 / 9 24 60 - 99

Bildschirmfax: + 49 / 57 51 / 9 24 60 - 7041

Handy: + 49 / 1 71 / 8 38 39 56

e-Mail: Joerg-Peter.Koelling@worm-reese.de