

RBK

Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Regionalbahn Kassel GmbH

(im folgenden „Betreiber der Schienenwege“ genannt)

Besonderer Teil

Gültig ab 13. Dezember 2020

Herausgeber:
Regionalbahn Kassel GmbH,
Wilhelmshöher Allee 252
34119 Kassel

Email: Infrastruktur-Kassel@hnb-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 der Pflichtleistung

3.2 Berechnung der Entgelthöhen

3.3 Zuordnung der Faktoren für Infrastrukturstandard und Streckenauslastung

3.4 Stornierungsentgelte

3.5 Zusammenfassende Darstellung des Entgeltsystems der RBK

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 Empfehlungen für die Schienennetz-Nutzungsbedingungen Allgemeiner Teil (SNB-AT) werden entsprechend der Regelungen des Eisenbahnregulierungsgesetzes derzeit vom VDV unter Beteiligung der Bundesnetzagentur überarbeitet und anschließend von der RBK unverändert in Kraft gesetzt), legt die RBK die unten genannten Regelungen (SNB-BT) fest. Voraussetzung zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur ist der Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages zwischen der RBK und dem Zugangsberechtigten.

Die SNB-BT gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen der RBK und den Zugangsberechtigten.

1.1 zu Punkt 2.3.1b SNB-AT

Für die von der RBK betriebene Eisenbahninfrastruktur gilt die Eisenbahn-Bau- und –betriebsordnung (EBO).

1.2 zu Punkt 2.3.2 SNB-AT

Als Voraussetzung für die Befahrung der Infrastruktur der RBK 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 muss mindestens den Umfang der in der VDV Schrift 755 genannten Inhalte umfassen. Die RBK legt ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes angemessenes (§ 7e Abs. 3 AEG) Entgelt für die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis fest. 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 RBK festgelegt.

1.5 Zu Punkt 2.4.1b SNB-AT:

Für die von der RBK 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-, Sicherheits- und Kommunikationssysteme der einzelnen angebotenen Schienenwege unter Punkt 2.

1.6 zu Punkt 2.5.5.2 SNB-AT

Die RBK 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 RBK hat für die von ihr betriebenen Infrastrukturen alle netzzugangsrelevanten Vorschriften in der „Sammlung betrieblicher Vorschriften“ (SbV) erfasst. Diese ist für die EVU beim Betriebsstand gem. Ziffer 1.8 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 unter nachstehenden Kontaktdaten

Regionalbahn Kassel GmbH, Wilhelmshöher Allee 252, 34119 Kassel

Tel.: 05 61 / 9 30 74 – 0 Fax: 05 61 / 9 30 74 – 21

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

1.9 zu Punkt 3.4.2, 3.4.4 sowie 3.4.5 SNB-AT

Die RBK 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 RBK über die aktuell gültigen Weisungen informiert ist und die notwendigen Fahrplanunterlagen mitführt. Die Weisungen

werden zum Zeitpunkt der Herausgabe durch die RBK 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 des EIU 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 RBK 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 RBK-Homepage bekannt und EVU, die bereits Infrastrukturnutzungsverträge mit der RBK abgeschlossen haben, schriftlich mit einem Vorlauf von vier Wochen informiert.

2. Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen**2.1 Beschreibung der Infrastruktur**

Die Angaben zu den technischen und betrieblichen Merkmalen erfolgen mit Stand der Herausgabe dieser Benutzungsbedingungen. Maßgebend sind die Vorgaben des betrieblichen Regelwerkes für die Infrastruktur.

Auf der Strecke verkehren EBO – zugelassene Straßenbahnfahrzeuge, Wendeschleifen und Bahnsteiggleise werden nach BOStrab betrieben und befahren.

Merkmale	
Anbindung an benachbarte Infrastruktur(en)	Bahnhof Kaufungen-Papierfabrik, Anbindung an die Infrastruktur der DB Netz AG und die nach BOStrab betriebene Straßenbahninfrastruktur der Kasseler Verkehrsgesellschaft AG. Personenbahnhöfe mit zugehörigen Bahnsteiggleisen und Wendeschleifen sowie Ausfädelungen in die Städte Helsa und Hessisch-Lichtenau werden von der RBK nach BOStrab betrieben.
Haupt- oder Nebenbahn	Nebenbahn
Länge der Strecke	19 km
Spurweite	1.435 mm, Für Fahrzeuge, die auch Infrastruktur der anschließenden BOStrab-Infrastrukturen befahren sollen, gelten die spurführungstechnische Anforderungen nach Spurführungsrichtlinie der Kasseler Verkehrsgesellschaft AG
Ein- oder Mehrgleisigkeit	Eingleisig
Elektrifizierung	600 V Gleichstrom für EBO-zugelassene Straßenbahnfahrzeuge, die auf das Netz der KVG bzw. RBK BOStrab übergehen. Netzurückspeisung zwingend erforderlich; Max. Stromentnahme eines Fahrzeuges:

	1.000 A, bei Doppeltraktion max.1.600 A
Maximale Neigung	1:40 (25 ‰)
Maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit	EBO = 80 km/h; BOStrab = 50 km/h
Maximal zulässige Zuglänge	170 Meter
Bremsweg	400 Meter
Abweichungen vom Regellichtraum der EBO	Fahrdrahthöhe über SO: min. 4200 mm, max. 5500 mm
Anzahl Bahnhöfe	4
Anzahl Haltepunkte	4, nur bedienbar mit EBO-Fahrzeugen mit einer Maximalbreite von 2,65 m
Betriebsverfahren	FV-NE
Betriebliche Kommunikation und Information	Analoger Betriebsfunk und GSM
Fahren ohne Streckenkenntnis	Untersagt
Signaltechnische Ausrüstung	Elektronisches Stellwerk
Zugbeeinflussung	PZB
Streckenauslastung	Vertakteter Personennahverkehr
Regelmäßige Betriebszeiten	täglich 04:00 bis 24:00

2.2 Verkehrliche Einschränkungen

Besondere örtliche oder betriebliche Gegebenheiten können 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. die zeitlich eingeschränkte Abstellung von Gefahrgutzügen.

Auf Kundenwunsch können nach Absprache mit der RBK Verkehre über eine bestehende Streckenöffnungszeit hinaus durchgeführt werden, wenn dies der RBK rechtzeitig bekannt gegeben wird. Für diese Verkehre wird eine über den Trassenpreis hinausgehende Zahlung hinsichtlich einer erforderlichen Stellwerksbesetzung erhoben werden.

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 RBK entsprechen.

2.3.1 Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB)

Für die Nutzung des Schienennetzes der RBK 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 RBK kompatibel ist. Über die Zulassung von Fahrzeugen, die nicht über die vorgenannte Ausrüstung verfügen, entscheidet der Eisenbahnbetriebsleiter der RBK; er legt einschränkende Bedingungen für die Durchführung dieser Fahrten fest.

2.3.2 Zugfunk

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

2.4 Notfallmanagement

Bei gefährlichen Ereignissen ist Unfallmeldestelle der zuständige Fahrdienstleiter, der unverzüglich über das Ereignis zu informieren ist; er veranlasst die weiteren Schritte nach den einschlägigen Richtlinien (BUVO-NE) und ist gegenüber dem zugangsberechtigten EVU weisungsbefugt. Das EVU unterstützt die Unfallmeldestelle, den Eisenbahnbetriebsleiter sowie weitere Bedienstete der RBK bei den notwendigen Arbeiten zur Aufklärung der Ursache des gefährlichen Ereignisses.

Dazu stellt das zugangsberechtigte EVU der RBK 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 RBK mindestens 3 Tage vor Verkehrsaufnahme mit Rufnummer bekannt zu geben und bei jeder Änderung schriftlich mitzuteilen.

3. Entgeltgrundsätze

3.1 Umfang der Pflichtleistung

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

Das Entgelt für die Benutzung der Schienenwege deckt die Pflichtleistungen 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 RBK
- 5) Alle anderen Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs auf den zugewiesenen Trassen erforderlich sind
- 6) Vereinbarte planmäßige Aufenthalte während der Zugfahrt
- 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

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

Maßgebender Wert für die Entgeltbemessung ist die Leistungskennzahl Trassenkilometer. Das Entgelt selbst errechnet sich nach folgender Formeln:

$$\boxed{\text{Trassenpreis pro Kilometer in €} \times \text{maßgebende Entfernung (Trassenkilometer)}}$$

Die maßgebende Entfernung ist die für die Benutzung des Schienenweges durchgeführte Zugfahrt.

Bei Nutzung der Schienenwege außerhalb der normalen Besetzungszeiten, hat der Nutzer die durch diese Nutzung verursachten Mehrkosten zu übernehmen (vgl. Liste der Nutzungsentgelte).

3.3 Preisdifferenzierung nach Verkehrsart

1. Schienenpersonennahverkehr mit EBO-zugelassenen Straßenbahnfahrzeugen

Kriterium: Vertakteter Personenverkehr

2. Leerfahrten

Kriterium: Leerfahrten werden überwiegend in Schwachlastzeiten durchgeführt. Eine durchgängige Durchführung der Zugfahrten kann nicht gewährleistet werden.

3. Schienengüterverkehr

3.4 Leistungsabhängiges Entgelt

Um Störungen zu verringern und die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur zu erhöhen wird durch leistungsabhängige Entgeltregelung ein Anreiz für EVU und RBK geschaffen, die Betriebsqualität auf hohem Niveau zu gewährleisten.

Die leistungsabhängigen Kriterien sind die Pünktlichkeit der Züge an den Messpunkten auf der Infrastruktur der RBK. Die Feststellung der Abweichung zwischen tatsächlicher und geplanter Abfahrtszeit an den Messpunkten erfolgt durch die für die jeweilige Infrastruktur zuständige Stelle gemäß Ziffer 1.12 der RBK.

Die Zeiterfassung erfolgt minutenscharf am Messpunkt und wird bei Verspätungen unter Angabe der Ursache dokumentiert. Der Triebfahrzeugführer des EVU ist verpflichtet der zuständigen Stelle die Ursache der Verspätung mitzuteilen. Verspätungsgründe sind die in der nachstehenden Tabelle benannten Ursachen:

Verspätungsursache	EIU (RBK)	EVU	Zuordnung nicht möglich
Fehler in der Trassenkonstruktion	X		
Personalbedingte Ursache (Zuordnung im Einzelfall)	X	X	
Oberbaumangel/Langsamfahrstellen	X		
Bauarbeiten	X		
Leit- und Sicherungstechnik	X		
Haltezeitüberschreitung, außerplanmäßiger Halt		X	
Abweichen von Fahrplandaten		X	
Fahrzeugstörung		X	
Höhere Gewalt			X
Gefährliche Ereignisse durch Dritte			X

Unpünktlich verkehrt eine Zugfahrt, wenn die tatsächliche Nutzung des Schienenweges von der vereinbarten Fahrplantrasse um mehr als 10 Minuten abweicht.

Die ermittelten Verspätungsminuten werden monatlich addiert und dem EVU mitgeteilt. Die Summe der Minuten wird mit der Pönale gemäß Entgelttabelle multipliziert und je nach Verantwortungsbereich dem jeweiligen Vertragspartner erstattet. Die RBK wird die Ermittlung der Verspätungsminuten jeweils bis zum 30. des Folgemonats dem EVU mitteilen, der Zahlungsanspruch besteht nach Zugang der Mitteilung über das Anreizentgelt gegenüber dem zahlungspflichtigen Vertragspartner.

Gegen die ermittelten Verspätungsminuten kann das EVU binnen einen Monats nach Zugang der Verspätungsaufstellung unter Darlegung der Gründe für die Ablehnung Einwand erheben. Nach Ablauf dieser Frist gilt die übermittelte Verspätungsaufstellung als anerkannt.

Das fällige Entgelt beträgt maximal 20 % des regulären Trassenentgelts der betroffenen Zugfahrt.

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 der bestellten Trasse,

- Stornierung unter 24 Stunden vor der Abfahrt: 80 % des Entgeltes der bestellten Trasse.

Anlagen

1. Formulare für Trassenanmeldungen

1.1 Regelzüge

1.2 Einzel-Reisezüge, Einzel-Güterzüge, Sonderzüge

2. Musterinfrastrukturnutzungsvertrag

RBK

Trassenanmeldung für Regelzüge

An: RBK
Fax: 0561 – 930 74 21
E-Mail: Infrastruktur-Kassel@hfb-online.de

Besteller: _____

Tel.: _____

Fax: _____

E-Mail: _____

Datum: _____

Abweichende Rechnungsanschrift:

- Trassenanmeldung
- Trassenstudie für Reisezugtrassen
- Trassenstudie für Güterzugtrassen

A. Verkehrszeiten

Verkehrszeitraum _____

Verkehrstage _____

Zusatztage _____

Ausfalltage _____

Konstruktionsspielraum _____

B. VerkehrsartTakt-Verkehr ja nein Express-Verkehr ja nein

Sonstige Verkehrsart _____

C. Relation

von _____

nach _____

D. Betrieblich-technische Angaben

Triebfahrzeugbaureihe _____

Traktionsart _____

Höchstgeschwindigkeit _____

Zuglänge _____

Zuglast _____

Bremsstellung _____

vorhandende Brh _____

maximale Radsatzlast _____

Übergang auf BOStrab 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) RBK	
Fax:	Fax:
E-Mail:	E-Mail:

Trassenanmeldung für Einzel-Reisezüge, Einzel-Güterzüge, Sonderzüge

A. Angaben über den Zuglauf **Reisezug** **Güterzug** **Sonstiges**

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:		km/h		bei Dampflok: vorwärts		km/h		rückwärts		km/h
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; Schwerewagen <input type="checkbox"/>										
Falls Sonstige Transporte (Lü; Schwerewagen): Bza ist der Trassenanmeldung beigelegt.										
Wagenzug										
Bremsstellung:										
Vorhandene Bremsleistung: Brh										
Wagengewicht:			t		Achsen:			x		
Wagenzuglänge:			m		Gesamtlänge:			m		
Höchstgeschwindigkeit: Km/h										
Bei Reisezügen										
Übergang auf BOStrab:							<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 RBK 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

Unterschrift des Bestellers

Muster-Infrastrukturnutzungsvertrag

Infrastrukturnutzungsvertrag

zwischen

der RBK
Wilhelmshöher Alle 252
34119 Kassel

– nachfolgend „EIU“ genannt –

und

XXX

nachfolgend „EVU“ genannt –

über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur der Strecke Kaufungen-Papierfabrik – Hessisch-Lichtenau („Lossetalbahn“).

Präambel

Das EIU ist Betreiberin der Schienenstrecke Kaufungen-Papierfabrik – Hessisch-Lichtenau. Mit diesem Vertrag räumt das EIU dem EVU die entgeltliche Nutzung der Eisenbahninfrastruktur zum Erbringen eigener Eisenbahnverkehrsleistungen ein.

**§ 1
Gegenstand des Vertrags**

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

§ 2 Entgelt

- (1) Das Entgelt für die zu erbringenden Leistungen ergibt sich aus den genehmigten gültigen und veröffentlichten Entgeltbestimmungen.
- (2) Die Abrechnung erfolgt monatlich.

§ 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 3 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 in Anlage 2 genannten Personen bzw. Stellen, die befugt und in der Lage sind, binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen im Namen des EVU und der RBK zu treffen.
- (4) Der Vertrag ist zweifach ausgefertigt. Jeder Vertragspartner erhält ein von beiden Parteien unterzeichnetes Exemplar.
- (5) Gerichtsstand ist Kassel.

Kassel, den _____

_____, den _____

RBK

XXXX

Anlage 1 zum Infrastrukturnutzungsvertrag

Verzeichnis der Ansprechpartner der Vertragsparteien

EVI:

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:

Regionalbahn Kassel GmbH
RBK
Wilhelmshöher Allee 252
34119 Kassel

Tel. 0561 – 930 74 0
Fax. 0561 – 930 74 0
E-Mail: Infrastruktur-Kassel@hfb-online.de

Ad-hoc Entscheidungen:

Fahrdienstleiter Lossetalbahn
Tel. 0561 – 3089 XXXX