

**Schienennetz-Benutzungsbedingungen**  
**der**  
**Zöbiger Infrastrukturgesellschaft mbH**

Besonderer Teil  
(SNB-BT)

Stand 01.10.2020

**Herausgeber**

Zöbiger Infrastrukturgesellschaft mbH  
Markt 12  
06780 Zörbig

Gültig ab: 01.10.2020

<b>0</b>	<b>Verzeichnis der Abkürzungen</b>	<b>3</b>
<b>1.</b>	<b>Allgemeine Informationen</b>	<b>4</b>
	1.1 Zweck und Geltungsbereich	4
	1.2 SNB-Allgemeiner Teil	4
	1.3 SNB-Besonderer Teil	4
	1.4 Geschäftsverbindung	4
	1.5 Voraussetzung zur Nutzung des Schienennetzes	4
	1.6 Veröffentlichungen und Impressum	4
<b>2.</b>	<b>Ergänzungen / Abweichungen zu/von den SNB AT</b>	<b>5</b>
	2.1 Zu Punkt 2.2 der SNB-AT (Versicherungen)	5
	2.2 Zu Punkt 2.3.3 SNB-AT (Vermittlung Orts- und Streckenkenntnis)	5
	2.3 Zu Punkt 2.4.2 SNB-AT (Anforderungen an die Fahrzeuge)	5
	2.4 Zu Punkt 3.2.1 SNB-AT (Form der Anmeldung von Zugtrassen)	5
	2.5 Zu Punkt 3.4.2 b), 3.4.4., 3.4.5 SNB-AT (Definition Arbeitstage)	5
	2.6 Zu Punkt 3.4.3 SNB-AT (Besonders aufwendige Bearbeitung von Anträgen für Zugtrassen)	5
	2.7 Zu Punkt 3.6 SNB-AT (Rahmenverträge)	5
<b>3.</b>	<b>Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen</b>	<b>6</b>
	3.1 Definition des Netzes	6
	3.2 Betrieblich-technische Bedingungen für den Schienennetzzugang	6
	3.3 Verkehrliche Einschränkungen	7
	3.3.1 Gefahrgut	7
	3.3.2 Restriktionen beim Betrieb von Dampflokomotiven	7
	3.4 Notfallmanagement	8
<b>4.</b>	<b>Entgeltgrundsätze</b>	<b>8</b>
	4.1 Umfang der Pflichtleistung	8
	4.2 Berechnung der Entgelthöhen	8
	4.3 Trassenstornierung	9
	4.4 Fahrplananpassungen bei Trassen des Regel- und Gelegenheitsverkehrs während einer Fahrplanperiode	9
	4.5 Durchführung von technisch außergewöhnlichen Transporten	9
<b>5.</b>	<b>Kapazitätszuweisung</b>	<b>9</b>
	5.1 Informationen über verfügbare Schienenwegkapazitäten	9
	5.1.1 Informationen über Kapazitätsmerkmale des Schienenweges	9
	5.1.2 Trassenstudie	10
	5.2 Bearbeitung der Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen für den Gelegenheitsverkehr	10
	<b>Anlagen</b>	
	Anl. 1 Formular für Trassenanmeldungen	11
	Anl. 2 Trassenverlauf	14
	Anl. 3 Entgeltverzeichnis	15

## **0 Verzeichnis der Abkürzungen**

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahn Gesetz
AT	Allgemeiner Teil
bspw.	beispielsweise
BT	Besonderer Teil
BZA	Beförderung Zugart, Außergewöhnlich
bzw.	beziehungsweise
dergl.	dergleichen
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
ETV	Eisenbahn-Tarifvertrag
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FFS	Funkfernsteuerung
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt.
ggf.	gegebenenfalls
gem.	gemäß
lfd.	laufend
LÜ	Lademaßüberschreitung
NBS	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
Pos.	Position
RBB	Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH
SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
SNB	Schienennetz-Benutzungsbedingungen
Tfz	Triebfahrzeug
tgl.	täglich
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VT	Verkehrstag
ZIG	Zöribiger Infrastrukturgesellschaft mbH
zzgl.	zuzüglich

## **1. Allgemeine Informationen**

### 1.1 Zweck und Geltungsbereich

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

Die SNB der ZIG 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) mit Stand 22.09.2009 und regeln die allgemeinen Geschäftsbedingungen zwischen ZIG und Zugangsberechtigten.

### 1.3 SNB-Besonderer Teil

Die SNB-BT behandeln in Ergänzung zu den SNB-AT den unternehmensspezifischen Teil der Geschäftsverbindung (Leistungsbeschreibungen, Regeln, Fristen und Verfahrensweisen).

### 1.4 Geschäftsverbindung

Die SNB-AT und SNB-BT gelten somit für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen der ZIG 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 ZIG und dem Zugangsberechtigten.

Die RBB ist mit der Betriebsdurchführung der Verkehre auf der Infrastruktur der ZIG beauftragt. Daher ist die RBB der Ansprechpartner für den Zugang zur Nutzung des Schienennetzes der ZIG.

### 1.6 Veröffentlichungen und Impressum

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

[www.stadt-zoerbig.de](http://www.stadt-zoerbig.de), Internetadresse der Stadt Zörbig.

Die Internetadresse wird im Bundesanzeiger bekannt gegeben.

Herausgeber der SNB:           Zörbiger Infrastrukturgesellschaft mbH  
Markt 12, 06780 Zörbig

## **2. Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT**

### 2.1 Zu Punkt 2.2 der SNB-AT (Versicherungen)

Für den Transport von Gefahrgut, Definition nach dem Gefahrgutbeförderungsgesetz, ist ergänzend ein Nachweis einer Umwelthaftpflichtversicherung durch den Zugangsberechtigten erforderlich.

### 2.2 Zu Punkt 2.3.3 SNB-AT (Vermittlung Orts- und Streckenkenntnis)

Die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis erfolgt durch die RBB Regiobahn Berlin Bitterfeld GmbH. Hierfür wird ein von der ZIG festgelegtes Entgelt erhoben.

### 2.3 Zu Punkt 2.4.2 SNB-AT (Anforderungen an die Fahrzeuge)

Die baulichen und betrieblichen Standards der Infrastruktur Bitterfeld, BNW – Zörbig, können den SNB-BT unter Punkt 3. entnommen werden.

### 2.4 Zu Punkt 3.2.1 SNB-AT (Form der Anmeldung von Zugtrassen)

Die Konstruktion von Zugtrassen erfolgt auf der Basis von Trassenanmeldungen. Um eine Trasse zu konstruieren bedarf es detaillierter Angaben, wie zum Beispiel dem vorgesehenen Fahrzeugeinsatz, dem gewünschten Verkehrszeitraum und dem geplanten Fahrtverlauf. Eine hohe Qualität in der betrieblichen Durchführung der geplanten Trasse setzt voraus, dass die bei der Konstruktion unterstellten Parameter – insbesondere zum Fahrzeugeinsatz im täglichen Betriebsgeschehen befolgt bzw. umgesetzt werden.

Für die Anmeldung von Zugtrassen ist der Vordruck „Trassenanmeldung“ zu verwenden. Der Vordruck ist in der Anlage 1 dargestellt.

Die Trassenzuweisung wird in einem Infrastrukturnutzungsvertrag geregelt.

### 2.5 Zu Punkt 3.4.2 b), 3.4.4, 3.4.5 SNB-AT (Definition Arbeitstage)

Arbeitstage umfassen den Zeitraum montags-freitags, unter Ausschluss von Wochenfeiertagen.

### 2.6 Zu Punkt 3.4.3 SNB-AT (Besonders aufwendige Bearbeitung von Anträgen für Zugtrassen)

Bei Anträgen auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen für Dampflokomotiven liegt ein Fall für eine besonders aufwendige Bearbeitung vor.

### 2.7 Zu Punkt 3.6 SNB-AT (Rahmenverträge)

Es werden keine Rahmenverträge abgeschlossen.

### 3. Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen

#### 3.1 Definition des Netzes

Nachfolgend wird das Schienennetz der ZIG dargestellt und mit technischen Parametern beschrieben. Die betrieblichen und technischen Standards auf allen Schienenwegen der ZIG sind ausschließlich für den Güterverkehr eingerichtet.

##### a) Streckenabschnitt

- Bitterfeld, Stellwerk BNW (Bitterfeld-Nord-West), km 2,69 < > Zörbig, Anschlussweiche Z2, km 14,70 der ehemaligen Strecke Bitterfeld-Stumsdorf (Infrastrukturlänge = 12,01km)

##### b) Übergang zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber

- In Bitterfeld, Stellwerk BNW (km 2,69) besteht ein Übergang zum Streckennetz der RBB Regiobahn Bitterfeld-Berlin GmbH und ein mittelbarer Anschluss an das überregionale Verkehrsnetz.

#### 3.2 Betrieblich-technische Bedingungen für den Netzzugang

Pos. Kriterium	Erläuterung / Anzahl
<b>1 Streckenkategorie</b>	
- eingleisig	ja
- Nebenbahn	ja
- Betriebslänge Normalspur (km)	12
<b>2 Spurweite (mm)</b>	1435
<b>3 Gleisgeometrie</b>	
- kleinster Bogenhalbmesser in (m)	150
- kleinster Ausrundungshalbmesser in (m)	1000
- größte Neigung in (‰)	10,3
<b>4 Streckenklasse D2</b>	
- Radsatzlast (t)	22,5
- Meterlast (t/m)	6,4
<b>5 Höchstgeschwindigkeit (km/h)</b>	
- für Züge	keine
- für Rangierfahrten	20
<b>6 Maximal zulässige Länge der Züge (m)</b>	
- Güterzüge (m)	400
<b>7 Kommunikationssystem</b>	Funkbetrieb
<b>8 Streckenöffnungszeit</b>	
- Montag - Freitag (von - bis)	05.30 - 22.00
- Samstag/Sonntag/Feiertage	05.30 - 16.00
<b>9 Bremsstellung der Wagen</b>	P
<b>10 Bahnübergangssicherung</b>	
- nicht technisch gesicherte Bahnübergänge	9
- technisch gesicherte Bahnübergänge	2
(Bedienung mittels Meldungsübertragungssystem IMU 91)	

Pos.	Kriterium	Erläuterung / Anzahl
<b>13</b>	<b>Zugsicherungseinrichtung</b>	keine
<b>12</b>	<b>Betriebsverfahren</b> - Rangierfahrten nach BOA	
<b>13</b>	<b>Zugangsrelevante Vorschriften</b> - Ril 301 und 482 - BOA - Dienstordnung ZIG - Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)	
<b>14</b>	<b>Streckenkenntnis</b> - das Fahren ohne Streckenkenntnis ist generell untersagt	
<b>15</b>	<b>Verkehrsart</b> - Güterverkehr	

### 3.3 Verkehrliche Einschränkungen

In einzelnen Fällen schränken besondere örtliche Gegebenheiten die verkehrliche Nutzung ein. Dies ergibt sich zum einen aus gesetzlichen Grundlagen, zu deren Einhaltung an bestimmten Orten spezielle Maßnahmen erforderlich sind, zum anderen aus baulichen Besonderheiten bestimmter Anlagen, die die Durchführung bestimmter Verkehre ausschließen oder einschränken.

Verkehrliche Einschränkungen können u.a. in folgenden Fällen vorliegen:

- Gefahrgut
- Restriktionen beim Betrieb von Dampflokomotiven

#### 3.3.1 Gefahrgut

Der Transport von Gefahrgut wird durch das Gefahrgutbeförderungsgesetz - einschließlich der darauf basierenden Verordnungen - wie z.B. die Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) – geregelt. Neben den unmittelbar geltenden gesetzlichen Regelungen bestehen darüber hinaus in Einzelfällen zusätzliche verkehrliche Einschränkungen. Diese können u.a. sein:

- Zeitlich eingeschränkte Abstellung von Gefahrzügen
- Begegnungsverbote zwischen zwei Zügen
- Ausschluss der Beförderung

#### 3.3.2 Restriktionen beim Betrieb von Dampflokomotiven

Beim Betrieb von Dampflokomotiven können Restriktionen erforderlich sein. Diese werden besonders hinsichtlich des Brandschutzes sowie der technischen Behandlung und Ausrüstung der Dampflokomotiven individuell festgelegt.

### 3.4 Notfallmanagement

Das Notfallmanagement wird gemäß den Bestimmungen der Betriebsunfallvorschrift für Nicht-bundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE) durchgeführt.

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

## 4. Entgeltgrundsätze

### 4.1 Umfang der Pflichtleistung

Das Entgelt für die Benutzung der Schienenwege deckt die Pflichtleistungen gemäß Anlage 1 Nr. 1 EIBV 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 im pdf-Format
- 3) Nutzung der für die Zugfahrten bereitgestellten Strecken- und Bahnhofsgleise
- 4) Die Koordination der Zugbewegungen und die Bereitstellung von Informationen über die Zugbewegungen während der planmäßigen Besetzungszeit der Betriebsstellen der RBB
- 5) Alle anderen Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs auf den zugewiesenen Trassen erforderlich sind

### 4.2 Berechnung der Entgelthöhen

Die Berechnung der Infrastrukturkosten erfolgt zu Vollkosten mit einem Zuschlag für Wagnis.

Diese Kosten enthalten:

- Material- und Personalkosten für die Instandhaltung der Gleis- und Signalanlagen
- Kosten der Betriebsführung
- Abschreibungen und Zinsen auf Anlagevermögen
- Verwaltungskosten

von diesen Kosten werden abgezogen:

- Investitionszuschüsse öffentlicher Zuwendungsgeber und Zuschüsse für den Erhalt und Betrieb von Bahnübergängen (§ 16 AEG)

Kalkulationsansatz:

Entstehende Kosten für Infrastruktur  
geplante Zugtrassen



#### 4.3 Trassenstornierung

Trassenstornierung bedeutet die endgültige Abbestellung eines oder mehrerer Verkehrstage einer Trasse. Werden alle Verkehrstage einer Trasse storniert, so erlöschen alle Ansprüche, die ggf. mit der vertraglichen Bindung in Bezug auf die Trassenvergabe verbunden waren. Für Stornierungen werden Stornierungsentgelte nach Maßgabe der Entgeltgrundsätze erhoben, vgl. Anlage 3.

#### 4.4 Fahrplananpassungen bei Trassen des Regel- und Gelegenheitsverkehrs während einer Fahrplanperiode

Für vom Kunden nach Abgabe der Trassenanmeldung veranlasste Änderungen der Trassengrunddaten, die zur Neu- bzw. Umkonstruktion der angemeldeten Trassen führen, werden Änderungsentgelte erhoben (Anlage 3).

#### 4.5 Durchführung von technisch außergewöhnlichen Transporten

Transporte, die aufgrund ihrer äußeren Abmessungen, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit nur unter besonderen technischen oder betrieblichen Bedingungen befördert werden können, gelten als technisch außergewöhnliche Transporte (TaT).

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

Müssen zur Durchführung von TaT Änderungen an der Infrastruktur vorgenommen werden (z.B. Abbau von Signalen), werden die dafür anfallenden Kosten dem Zugangsberechtigten in Rechnung gestellt.

### 5. Kapazitätszuweisung

#### 5.1 Informationen über verfügbare Schienenwegkapazitäten

Informationen über verfügbare Schienenwegkapazitäten können beinhalten:

- Informationen über Kapazitätsmerkmale des Schienenweges
- Trassenstudien

##### 5.1.1 Informationen über Kapazitätsmerkmale des Schienenweges

Informationen über Kapazitätsmerkmale des Schienenweges beinhalten Aussagen über den Auslastungscharakter einer Strecke und eine Beratung über die zur Verfügung stehenden (groben) Fahrplanfenster für Fahrlagenplanung des Zugangsberechtigten.

Diese Informationen sind für den Zugangsberechtigten kostenfrei.

### 5.1.2 Trassenstudien

Eine Trassenstudie ist die Konstruktion, Koordination und Konfliktlösung für eine vom Zugangsberechtigten gewünschte Fahrlage innerhalb des gesamten Trassengefüges. Für die Erstellung einer Trassenstudie wird ein Entgelt erhoben. Wenn eine Trassenanmeldung auf der Basis einer Trassenstudie erfolgt, d.h. bei einer 1:1 Realisierung, ist die Erstellung einer Trassenstudie für den Zugangsberechtigten kostenfrei.

Die Anmeldefristen hierfür sind die gleichen wie bei Trassenanmeldungen, müssen aber bei Trassenstudien mindestens 20 Arbeitstage vor dem geplanten Verkehrstag betragen. Die Bearbeitung erfolgt mit Trassenreservierung; diese Reservierung bleibt vom Zeitpunkt der Übergabe an den Zugangsberechtigten für maximal vier Wochen bestehen und verfällt spätestens eine Woche vor dem geplanten Verkehrstag, wenn die Studie nicht in eine Trassenanmeldung umgewandelt wird. Trassenstudien für Züge des Gelegenheitsverkehrs werden frühestens 2 Monate vor dem geplanten Verkehrstag als Trassenangebot abgegeben.

Erfolgt während der Angebotsdauer eine verbindliche, die Studie ausschließende Trassenanmeldung eines anderen Zugangsberechtigten, hat der Veranlasser der Studie die Möglichkeit, diese innerhalb von drei Werktagen nach Verständigung, in eine verbindliche Trassenanmeldung umzuwandeln.

Diese hat dann Vorrang vor der Trassenanmeldung des Dritten. Anderenfalls verliert die Studie danach ihre Verbindlichkeit.

- 5.2 Bearbeitung der Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen für den Gelegenheitsverkehr
- Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen für den Gelegenheitsverkehr werden in der Zeit montags – freitags, jeweils von 7.30 Uhr bis 15.00 Uhr bearbeitet.

## Anlage 1

-Formular für Trassenanmeldungen-

## Trassenanmeldung für

- Regelverkehr
- Gelegenheitsverkehr

An: Zörbiger Infrastrukturgesellschaft  
c/o RBB Regiobahn Bitterfeld Berlin GmbH  
Zentrale Netzleitstelle

Tel.: +49 (0) 34 93 / 7 84 30

Fax: +49 (0) 34 93 / 7 84 01

E-Mail: info@captrain.de

Von (Besteller):

Tel.:

Fax:

E-Mail:

Datum:

Zusätzliche Bestellerangaben  
wie Kostenstellen etc.:

Abweichende Rechnungsanschrift:

Trassenanmeldung

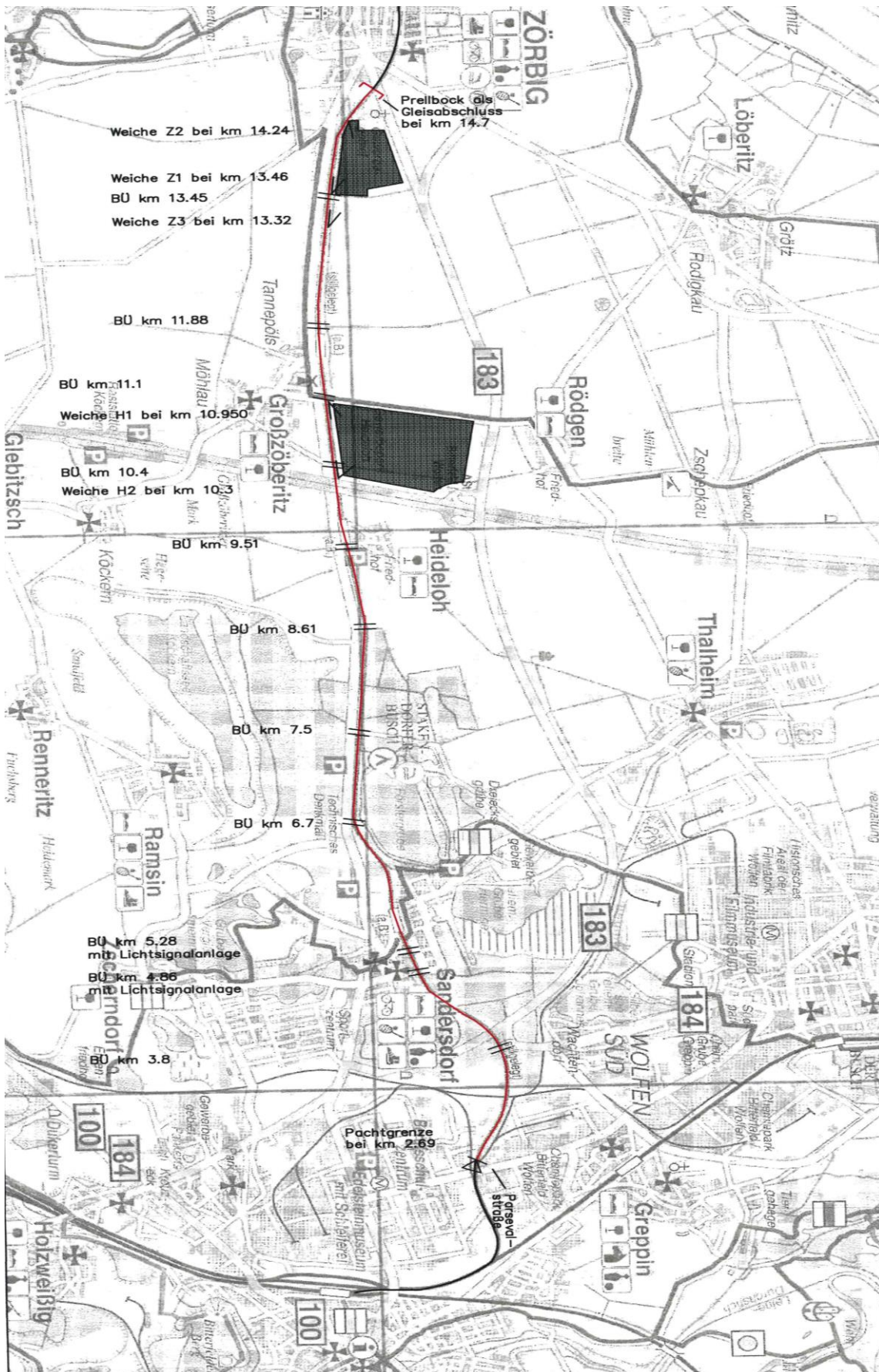
Trassenstudie

<b>A. Angaben über den Zuglauf</b>		<input type="checkbox"/> Reisezug		<input type="checkbox"/> Güterzug	
<b>a)</b>	am/von-bis	Zuggattung: Von	Zugnummer: Nach	<input type="checkbox"/> Leerfahrt	<input type="checkbox"/> Tzf-Fahrt
gewünschte Abfahrt	gewünschte Ankunft	<input type="checkbox"/> Abfahrt	<input type="checkbox"/> Ankunft	hat Vorrang	<input type="checkbox"/> Fahrt zur Bau- stellenversorgung
Angaben zum Zug:	Bremsstellung	vorhandene Brems Hundertstel			
Wagenzuggewicht	t	Anzahl der Wagen	Achsen		
Wagenzuglänge	m	Gesamtlänge	m	Höchstgeschwindigkeit	km/h
<b>b)</b>	am/von-bis	Zuggattung: Von	Zugnummer: Nach	<input type="checkbox"/> Leerfahrt	<input type="checkbox"/> Tzf-Fahrt
gewünschte Abfahrt	gewünschte Ankunft	<input type="checkbox"/> Abfahrt	<input type="checkbox"/> Ankunft	hat Vorrang	<input type="checkbox"/> Fahrt zur Bau- stellenversorgung
Angaben zum Zug:	Bremsstellung	vorhandene Brems Hundertstel			
Wagenzuggewicht	t	Anzahl der Wagen	Achsen		
Wagenzuglänge	m	Gesamtlänge	m	Höchstgeschwindigkeit	km/h
<b>Unterwegshalte</b> (Haltedauer/-art)					
<b>a)</b>					
<b>b)</b>					
<b>c)</b>					
<b>Besonderheiten:</b>					
<b>B. Angaben zu Abstell- und Zusatzanlagen</b>					
Betriebsstelle	Gleislänge	von (Datum, Uhrzeit)	bis (Datum, Uhrzeit)	Bemerkungen	
	m	,	,		
	m	,	,		
	m	,	,		
<b>C. Angaben zum Zug (alle Angaben gelten für zuvor genannten Zugfahrten)</b>					
Triebfahrzeug (Baureihe)		<input type="checkbox"/> Diesel	<input type="checkbox"/> Dampflokom (Kohle)	<input type="checkbox"/> Dampflokom (Öl)	
vglb. DB-Baureihe:					
Höchstgeschwindigkeit:	km/h	bei Dampflokom : vorwärts	km/h	rückwärts	km/h
<b>Fahrzeugausrüstung</b>					
Führendes Fahrzeug besitzt ein geeignetes Zugsicherungssystem (PZB, Auszeichnung Weg-Geschwindigkeit) oder einen zugelassenen Weg-Geschwindigkeitsdatenschreiber				<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
<b>Mobilfunktelefon Rufnummer:</b>					
Führendes Fahrzeug besitzt Sifa				<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
falls nein	<input type="checkbox"/> Ausnahmegenehmigung nach § 3 Abs 1 EBO liegt vor, bzw. <input type="checkbox"/> bei Dampflokom: zweimännige Besetzung ist sichergestellt				
Handelt es sich um einen der folgenden außergewöhnlichen Transporte:					
<input type="checkbox"/>	Doppelstockwagen DA, DB, DAB	<input type="checkbox"/>	LNT-Fahrzeug	<input type="checkbox"/>	KV
<input type="checkbox"/>	Sonstige Transporte Lü: Schwerwagen				
Falls Sonstige Transporte (Lü, Schwerwagen): Bza ist der Trassenanmeldung beigefügt.					
<u>Bei Reisezügen</u>		<u>Bei Güterzügen</u>			
NBÜ vorhanden:		Ladegut:			
<input type="checkbox"/> ja		Klasse:	Stoff-Nr.:	Gefahrgutklasse:	
<input type="checkbox"/> nein		Verpackungsgruppe:	Streckenklasse:		
		KV-Profil-Nr.: P	C	/	P C
bei Wendezug: Tzf schiebt	von	bis			
Schiebelok	von	bis	<input type="checkbox"/> gekuppelt		
<b>Versicherung:</b>					
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. Für die evtl. erforderliche Nutzung von Eisenbahninfrastruktur vor bzw. nach der Zugfahrt bestehen entsprechende Vereinbarungen zur Nutzung der Bahninfrastruktur (Anschlussbahnen, andere EIU u.s.w.)					

(Ort, Datum)

Unterschrift des Bestellers

Anlage 2 -Trassenverlauf-



Anlage 3 -Entgeltverzeichnis-

## a.1) Trassenpreise für die Strecke Zörbig – Bitterfeld

Für die Nutzung einer Zugtrasse von Bitterfeld – Zörbig (Hinfahrt) und Zörbig – Bitterfeld (Rückfahrt) wird ein spezifisches Trassenentgelt (€/Trkm) erhoben:

Streckenabschnitt	Güterverkehr
	€/Trkm
Stellwerk Bnw (km 2,69) - Zörbig, Thura Mark (km 14,70)	87,55
Alle Preisangaben verstehen sich zzgl. Umsatzsteuer in jeweiliger gesetzlicher Höhe	

## a.2) Trassenpreise für technisch außergewöhnliche Transporte

Trassen für Fahrten, die außergewöhnliche Transporte sind (siehe Punkt 4.5 SNB-BT), werden mit einem Zuschlag auf den Trassenpreis in Höhe von 25% berechnet.

## b) Personalentgelte

Personal	Preis EUR/Std.
Betriebspersonal, z.B. Fahrdienstleiter, Lotse, Zugleiter	52,50
Büropersonal, z.B. Fahrplanerstellung, Nutzungsanträge	85,00
Technischer Mitarbeiter, z.B. Notfallmanager	85,00
Leitung, z.B. Eisenbahnbetriebsleiter, Geschäftsführer	110,00
Fahrtkosten	EUR/km
Kilometerentgelt PKW für Fahrdienste, z.B. Lotse	0,95

## c) Stornierungskosten

Für die Abbestellung von Zugtrassen, wird ein Stornierungsentgelt nachfolgenden Grundsätzen erhoben.

Zeitpunkt der Stornierung, vor Wirksamwerden der Trasse (in Tagen)	Stornokosten vom Trassenpreis
	%
bis 5 Tage	kostenfrei
kleiner 5 bis 3 Tage	30%
kleiner 3 bis 1 Tag	60%
kleiner 1 Tag	90%

## d) Mehrwertsteuer

Alle Infrastrukturnutzungsentgelte verstehen sich zzgl. der jeweils geltenden gesetzlichen Mehrwertsteuer.