

Osthannoversche Eisenbahnen AG
Biermannstraße 33
29221 Celle

Schiennetz-Benutzungsbedingungen Osthannoversche Eisenbahnen AG – Besonderer Teil (SNB-BT)

Stand: 04.11.2018

Anwendung ab 15.12.2019

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.....	12
2.4 Störungen und Unregelmäßigkeiten.....	12
2.5 Notfallmanagement.....	12
2.6 Wagenlisten	13
3 ENTGELTGRUNDSÄTZE.....	13
4 KAPAZITÄTSZUWEISUNG.....	18
5 SONSTIGES	18

Verzeichnis der Abkürzungen

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl.	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
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/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

Die OHE nutzt für die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis häufig das Personal anderer EVU. Der Stundensatz ist in den Entgeltgrundsätzen festgelegt. Die Mindestbestellzeit beträgt 8 Stunden. Beginn und Ende der Schichten für das Personal ist in Celle. Die Fahrzeiten zu anderen Startpunkten im OHE-Netz muss vergütet werden. 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.

Für die Befahrung der Strecken muss der Tf sich bei der Einfahrt ins OHE-Netz ein Zugführerschlüsselbund beim Zentralfahrdienstleiter in Celle abholen. Dies kann auch von dem Lotsen erledigt werden. Für regelmäßige Züge bei denen Personal bereits streckenkundig ist, die aber nicht in Celle in das OHE-Netz einfahren, kann ggf. ein festes Schlüsselbund an des EVU gegeben werden, wenn der sonstige Mehraufwand für das EVU unverhältnismäßig ist und eine sichere Verwahrung des Schlüsselbundes durch das EVU gewährleistet werden kann.

1.4 Ergänzend zu Punkt 3.1.2 SNB – AT

Die zugangsrelevanten Vorschriften sind in der SbV Teil A aufgelistet. Die OHE spezifischen Vorschriften (z.B. SbV,) sind im Internet unter <http://www.ohe-transport.de/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. Werktagen 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 15,00 €.

1.7 Zu Punkt 5.1.3

Der Zentralfahrdienstleiter Celle ist befugt, betriebliche Entscheidungen zu treffen.

2 Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen

2.1 Allgemein

Die OHE ist eine nichtbundeseigene Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs.

Das Streckennetz umfasst ca. 260 km, ist eingleisig und nicht elektrifiziert.

Ein Mobiltelefon zur Kommunikation mit dem FDL/ZL auf der Lokomotive ist für alle Strecken Zugangsvoraussetzung.

Für die Benutzung der Strecken, die im Zugmeldebetrieb betrieben werden, ist ein Zugschlussmagnet erforderlich. Dieser wird leihweise von der OHE zur Verfügung gestellt. Einzelheiten sind in den Entgeltgrundsätzen geklärt.

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

Die Strecken sind nicht mit Zugsicherungssystemen ausgestattet. Die Ausrüstung mit PZB ist empfohlen um den Fahrtverlauf im Falle eines Unfalls nachweisen zu können. Ist ein Fahrzeug mit der PZB ausgerüstet, muss sie auch 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 der OHE bekannt, dass ein Zug nachweislich mehrfach die Mindestgeschwindigkeit nicht halten konnte, ist die OHE berechtigt, maximale Zuggewichte vorzuschreiben, die auch bei widrigen Schienenverhältnissen eine ausreichende Traktion garantiert.

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

Im Schienennetz gibt es eine große 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.

Storno von Trassen

Die Stornierung einer von der OHE bestätigten Fahrplantrasse kostet ab 10 Tage vor dem Termin pauschal 10% der Trassenkosten um die Verwaltungskosten in dem Zusammenhang mit der Bestellung zu decken. Handelt es sich lediglich um eine Verschiebung des Transportes (z.B. weil der Endkunde die Ware erst zu einem späteren Termin benötigt) wird kein Stornierungsentgelt fällig.

Haftungsbeschränkung

Grundsätze der Haftung regelt der Infrastrukturnutzungsvertrag.

Datenschutz

Die Osthannoversche Eisenbahnen AG 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 Strecken

Folgende Strecken werden von der OHE betrieben, Einzelheiten zu den entsprechenden Serviceeinrichtungen sind in den NBS – BT geregelt (<http://www.ohe-transport.de/infrastruktur/>).

Die Besetzung der Fahrdienstleitung ist durchgehend gewährleistet.

2.2.1 Celle Nord – Wittingen West 51,0 km

Celle Nord bis Celle Vorstadt im Zugmeldebetrieb, ab Celle Vorstadt im Zugleitbetrieb.
 $V_{\max} = 50 \text{ km/h}$.

Die Strecke hat auf der gesamten Länge die Streckenklasse D4. Aufgrund einer sehr geringen Nachfrage an Trassen zwischen Beedenbostel und Wittingen Hafen befindet sich diese Strecke im Auslaufbetrieb. Es muss damit gerechnet werden, dass kurzfristig Schäden an Oberbau oder Brücken eine Herabstufung der Streckenklasse und Langsamfahrstellen größeren Ausmaßes notwendig machen, dies wird allen Nutzern rechtzeitig bekannt gegeben. Ebenfalls ist auch mit der Einleitung des Stilllegungsverfahrens gemäß §11 AEG zu rechnen.

0,0	Celle Nord	Anschluss an die DB AG Eisenbahnbetriebswerk der OHE Freiladegleis
2,0	Celle Vorstadt	Abstellgleise

		Anschluss Wasa
4,0	Altenhagen	Abstellgleis
13,6	Lachendorf	Anschluss Drewsen Freiladegleis Abstellgleise
16,0	Beedenbostel	Abstellgleise
23,4	Eldingen	Abstellgleise Anschluss Transgas
32,0	Groß Oesingen	Anschluss ThyssenKrupp Freiladegleis
34,8	Dedelstorf	Anschluss Bundeswehr (z.Zt. außer Betrieb)
39,9	Hankensbüttel ÖL	Abstellgleise
42,6	Hankensbüttel	Abstellgleise Laderampe
47,1	Wittingen Hafen	Hafengleise Elbeseitenkanal Freiladegleis des Hafens Anschluss Transgas
51,0	Wittingen	Anschluss an die DB AG Abstellgleis

2.2.2 Celle Nord – Beckedorf Süd 26,7 km

Die Strecke wird im Zugmeldebetrieb betrieben. $V_{\max} = 50$ km/h. Die Strecke ist signalisiert, der Vorsignalabstand beträgt 400 m.

0,0	Celle Nord	Anschluss an die DB AG Eisenbahnbetriebswerk der OHE Freiladegleis
2,0	Celle Vorstadt	Abstellgleise
8,8	Scheuen	Anschluss Landesfeuerweherschule Freiladegleis
18,5	Eversen	Abstellgleis
20,7	Sülze	Freiladegleis
26,7	Beckedorf	Übergang auf OHE-Strecke Ri. Munster Freiladegleis Abstellgleise

Laderampe

2.2.3 Beckedorf – Soltau (Süd) 32,3 km

Die Strecke wird im Zugmeldebetrieb betrieben. $V_{\max} = 50$ km/h. Die Strecke ist signalisiert, der Vorsignalabstand beträgt 400 m.

26,7	Beckedorf	Übergang auf OHE-Strecke Ri. Munster Freiladegleis Abstellgleise Laderampe
32,5	Bergen Ost	Anschluss Bundeswehr (Bergen Lagerbahnhof)
38,6	Wardböhmen	Freiladegleis
47,1	Lührsbockel	Laderampe Abstellgleis Freiladegleis
59,0	Soltau Süd	Anschluss an die DB AG Abstellgleise

2.2.4 Beckedorf – Munster Örtze (Süd) 23,9 km

Die Strecke wird im Zugleitbetrieb betrieben. Der Bahnhof Beckedorf im Zugmeldebetrieb. $V_{\max} = 50$ km/h.

Die Strecke hat auf der gesamten Länge die Streckenklasse D4. Aufgrund einer sehr geringen Nachfrage an Trassen befindet sich diese Strecke im Auslaufbetrieb. Es muss damit gerechnet werden, dass kurzfristig Schäden an Oberbau oder Brücken eine Herabstufung der Streckenklasse und Langsamfahrstellen größeren Ausmaßes notwendig machen, dies wird allen Nutzern rechtzeitig bekannt gegeben. Ebenfalls ist auch mit der Einleitung des Stilllegungsverfahrens gemäß §11 AEG zu rechnen

0,0	Beckedorf	Übergang auf OHE-Strecke Ri. Celle/Soltau Abstellgleise Freiladegleis
2,8	Hermannsburg	Abstellgleis
8,9	Müden (Örtze)	Freiladegleis
11,4	Poitzen	Abstellgleise
14,6	Trauen	Anschluss Bundeswehr Freiladegleis
17,9	Dethlingen	Freiladegleis

	20,6	Kohlenbissen	Anschluss Bundeswehr
	23,9	Munster (Örtze)	Anschluss an die DB AG
2.2.5	Lüneburg Süd – Hützel 36,2 km		

Die Strecke wird im Zugleitbetrieb betrieben. Der Bahnhof Soltau Süd im Zugmeldebetrieb. $V_{\max} = 50$ km/h.

Die Strecke hat auf der gesamten Länge die Streckenklasse D4. Aufgrund einer sehr geringen Nachfrage an Trassen zwischen Lüneburg und Hützel befindet sich diese Strecke im Auslaufbetrieb. Schäden an Oberbau oder Brücken können kurzfristig eine Herabstufung der Streckenklasse und Langsamfahrstellen größeren Ausmaßes notwendig machen, dies wird allen Nutzern rechtzeitig bekannt gegeben. Ebenfalls ist auch mit der Einleitung des Stilllegungsverfahrens gemäß §11 AEG zu rechnen.

	0,0	Lüneburg Süd	Anschluss an die DB AG Abstellgleise Freiladegleis
	5,0	Rettmer	Freiladegleis Laderampe
	9,4	Melbeck-Embsen	Anschluss Transgas Abstellgleise
	15,9	Drögennindorf	Freiladegleis
	22,3	Amelinghausen	Freiladegleis
	27,3	Soderstorf	Freiladegleis
	36,2	Hützel	Übergang auf die OHE-Strecke Ri. Winsen Freiladegleis Abstellgleis

2.2.6 Hützel – Soltau Süd 20,9 km

Die Strecke wird im Zugleitbetrieb betrieben. Der Bahnhof Soltau Süd im Zugmeldebetrieb. $V_{\max} = 50$ km/h.

Die Strecke hat auf der gesamten Länge die Streckenklasse D4. Aufgrund einer sehr geringen Nachfrage an Trassen befindet sich diese Strecke im Auslaufbetrieb. Es muss damit gerechnet werden, dass kurzfristig Schäden an Oberbau oder Brücken eine Herabstufung der Streckenklasse und Langsamfahrstellen größeren Ausmaßes notwendig machen, dies wird allen Nutzern rechtzeitig bekannt gegeben. Ebenfalls ist auch mit der Einleitung des Stilllegungsverfahrens gemäß §11 AEG zu rechnen.

	36,2	Hützel	Übergang auf die OHE-Strecke Ri. Winsen Freiladegleis Abstellgleis
--	------	--------	--

39,5	Bispingen	Freiladegleis
48,8	Hambostel	Anschluss Mischwerk
53,2	Harber	Freiladegleise
57,1	Soltau Süd	Anschluss an die DB AG Abstellgleise Tankstelle

2.2.5 Winsen (Luhe) Süd – Hützel 41,1 km

Die Strecke wird im Zugleitbetrieb betrieben. $V_{\max} = 50$ km/h.

Die Strecke hat auf der gesamten Länge die Streckenklasse D4. Aufgrund einer sehr geringen Nachfrage an Trassen befindet sich diese Strecke im Auslaufbetrieb. Es muss damit gerechnet werden, dass kurzfristig Schäden an Oberbau oder Brücken eine Herabstufung der Streckenklasse und Langsamfahrstellen größeren Ausmaßes notwendig machen, dies wird allen Nutzern rechtzeitig bekannt gegeben. Ebenfalls ist auch mit der Einleitung des Stilllegungsverfahrens gemäß §11 AEG zu rechnen

0,0	Winsen (Luhe) Süd	Übergang auf die OHE-Strecke Ri. Niedermarschacht Abstellgleise Freiladegleis
3,6	Luhdorf	Freiladegleis
18,8	Gödenstorf	Freiladegleis
21,4	Salzhausen	
31,0	Egestorf	Freiladegleis
41,1	Hützel	Übergang auf die OHE-Strecke Ri. Soltau/Lüneburg

2.2.6 Winsen (Luhe) Süd – Niedermarschacht 17,1 km

Die Strecke wird im Zugleitbetrieb betrieben. $V_{\max} = 40$ km/h.

0,0	Winsen (Luhe) Süd	Übergang auf die OHE Strecke Ri. Hützel Abstellgleise Freiladegleis
3,3	Anschlussst.	Anschluss Furnierwerk
3,8	Tönnhausen	Anschluss Kalihalle Abstellgleise
17,1	Niedermarschacht	Anschluss Bruno Bock

2.2.7 Lüneburg Nord – Lüneburg Meisterweg

Die Strecke wird nur noch auf den ersten 1.100 m betrieben. Es schließt dort an die öffentliche Infrastruktur Richtung Bleckede (Bleckeder Kleinbahn GmbH) und das Anschlussgleis in den Hafen Lüneburg / TK Kaserne an.

0,0	Lüneburg Nord	Anschluss an die DB AG SPNV – Abstell- und Zugbehandlungsanlage Abstellgleise Anschluss Bundeswehr Anschluss Industriegebiet Lüneburg Ost /TK Kaserne
-----	---------------	---

2.2.8 Wunstorf West - Mesmerode 6,6 km

Die Strecke wird im Zuggleitbetrieb betrieben. $V_{\max} = 30$ km/h.

0,0	Wunstorf West	Anschluss an die DB AG Abstellgleise
6,6	Mesmerode.	Anschluss Kali und Salz Abstellgleis

2.3 Vorschriften

- 2.3.1 In der SbV sind auch die einschlägigen Betriebsvorschriften, die ebenfalls bei der OHE gelten, aufgeführt. Notwendige Unterlagen (z.B. Fahrplanunterlagen, Unfallmeldetafeln sowie Lagepläne/Lageskizzen) stellt die OHE 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. Die OHE wird nur insoweit gesonderten Ersatz ihrer Kosten verlangen, als Leistungen nicht Teil der Pflichtleistungen der OHE sind. Ein Auszug aus der SbV ist im Internet unter <http://www.ohe-transport.de/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 der OHE 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 dem Zentralfahrdienstleiter der OHE über Telefon mitzuteilen. Für die Meldung von Unfällen ist die Telefonnummer 05141 276 444 zu benutzen.

Das EVU wird seitens der OHE 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 die OHE 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 der OHE. Der Notfallmanager der OHE ist im Bedarfsfall durch den Notdienst des EVU zu unterstützen. Die Buvo-NE

mit den Unfallmeldetafeln der OHE 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 die OHE dem EVU zudem schriftlich mit.

2.6 Wagenlisten

Wagenlisten – aktuell nach Ko Ril 408 – mit allen relevanten Daten sind rechtzeitig vor der Abfahrt des Zuges dem Zentralfahrdienstleiter per Fax (05141 / 276 289) oder per E-Mail (fahrdienstleitung@ohe-transport.de) zu übermitteln. Bei Gefahrguttransporten sind darüber hinaus die Bestimmungen der GGVSEB/RID zu beachten und einzuhalten.

Liegt die Wagenliste nicht beim Zentralfahrdienstleiter vor und ist Gefahrgut im Zug, ist der Fahrdienstleiter berechtigt, die Annahme des Zuges zu verweigern bis die Wagenliste vorliegt, bzw. die relevanten Daten telefonisch bekanntgegeben worden sind. Da die Daten für die richtige Abrechnung benötigt werden, muss der Fahrdienstleiter ohne vorliegende Wagenliste die Zugkonfigurationen bei der Einfahrt des Zuges nachfragen. Reklamationen der Trassenpreisrechnung, sind dann nur unter Vorlage der Wagenliste möglich.

3 Entgeltgrundsätze

- 3.1 Die OHE ist eine Privatbahn, die sich ausschließlich aus den Einnahmen der Trassenpreise der vergleichsweise wenigen Zugfahrten refinanzieren muss. Es bleibt vorerst bei dem komplizierten Trassenpreissystem welches seit Ende 2018 gilt, es werden die Trassenpreise um im Schnitt 2,5 % erhöht um die Inflation und die stark steigenden Baupreise auszugleichen. Wir sind u.a. durch das ERegG gezwungen ein vergleichsweise kompliziertes Trassenpreissystem einzuführen. U.a. dürfen keine Zug oder Waggonabhängigen Grundgebühren genommen werden, so musste das Preissystem komplett neu erstellt werden. Die Vorgabe alle Trassenkosten kilometerabhängig zu berechnen entspricht nicht der Kostenstruktur der OHE-Infrastruktur.

Aufgrund der Diskussion zur Reaktivierung von Streckenteilen der OHE für den SPNV wird es erstmals einen Preis für regelmäßigen SPNV geben, auch wenn konkret noch keiner in Sicht ist. SPNV, gelegentlicher Museums- oder Personenverkehr bezahlt die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes.

Das Trassenpreissystem der OHE unterscheidet bei den Güterverkehrsdiensten 5 Marktsegmente. Diese werden zusätzlich teilweise in Untersegmente nach der Anzahl der Achsen eingeteilt. Aufschläge auf den Trassenpreis werden für Gefahrgutwagen erhoben. In fast allen Segmenten wird für die ersten 10 Trassenkm ein deutlich höherer Trassenpreis genommen als für die weiteren Kilometer auf dem Netz der OHE. Der Trassenpreis für die weiteren Kilometer deckt mindestens die Kosten des unmittelbaren Zugbetriebes, der Aufschlag auf die ersten 10 Km und die Gefahrgüter decken die Vollkosten des Netzbetriebes und belasten die Segmente entsprechen ihrer relativen Preisreagibilität.

Nur durch den Aufschlag ist es gewährleistet einerseits die hohen Kosten für den Erhalt des OHE Netzes zu erwirtschaften und andererseits bei einem langen Laufweg auf dem OHE-Netz nicht einen exorbitant hohen Gesamtpreis für einen Zug zu erhalten, der die Endkunden zu Einbußen bei der Bedienungshäufigkeit oder zu Umwegen über das teilweise bereits ausgelastete und hochsubventionierte Netz der DB zwingt. Sehr hohe Kilometerpreise ergeben sich so nur auf kurzen Distanzen im OHE Netz, so dass die Belastung für den Endkunden in Grenzen gehalten wird.

Bei der Anmietung einer Trasse sind folgende Leistungen mit abgegolten:

1. Die Nutzung der für die Zugfahrten bereitgestellten Strecken-, Bahnhofs-, Überholungs- und Kreuzungsgleise.
2. Betriebsführung während der planmäßigen Besetzungszeit unserer Betriebsstellen.
3. Erstellung eines Fahrplanes einschließlich der Übersendung der betriebsnotwendigen Fahrplanunterlagen an den Besteller.

Für die Nutzung der Anlagen fallen zusätzliche Entgelte (Entgeltverzeichnis) an.

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

3.3 Die Trassenpreise

Für die Trassenpreise und Aufschläge gemäß §36 ERegG werden die Verkehrsdienste und Marktsegmente so belastet, das sie gemäß ihren Ansprüchen an die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Netzes, aber auch der Leistungsfähigkeit ihres Marktsegmentes an den Kosten des Netzes beteiligt werden. Besonders die Konkurrenzsituation zum LKW ist ausschlaggebend für die Höhe des Trassenpreises. Für die Berechnung werden für die Marktsegmente Kilometerpreise angegeben, die nach Transportgut (Marktsegment) und nach der im OHE-Netz zurückgelegten Entfernung festgelegt werden. Aufschläge werden für Gefahrgutwagen genommen. Die Summe des Trassenpreises und der Aufschläge ergibt den Trassenpreis in €/km für den Zug.

Die ersten 10 km im Netz der OHE haben einen höheren Trassenpreis als alle weiteren Kilometer. Die gefahrenen Zugkilometer werden von der Einfahrt bis zur Ausfahrt aus dem OHE-Netz ermittelt, d.h. es werden in der Regel mehrere Zugnummern (Hin- und Rückfahrt) zu einer Summe addiert, die teureren, ersten zehn Kilometer werden somit für ein Zugpaar nur einmal fällig. Bei Binnenverkehren gilt ersatzweise der Hauptlauf für die Einteilung der Zugkategorie z.B. beim Wechsel der Traktion im OHE Netz. Durch die Methodik wird sichergestellt, dass der Nutzer des OHE-Netzes nicht über der Tragfähigkeit ihrer Verkehre belastet werden, wenn sie längere Strecken auf dem OHE-Netz fahren müssen. Dieses Prinzip ist der Konkurrenzsituation zu den anderen Strecken der DB geschuldet. Nur wenn das Fahren längerer Strecken auf dem Netz der OHE keine höheren Kosten verursacht als auf dem Netz der DB Netz, wird das EVU nicht unnötiger Weise auf bereits ausgelastete und durch den SPNV unflexible

Strecken gedrängt. Für den Endkunden kann so eine flexiblere und zuverlässige Bedienung gewährleistet werden.

Die Trassenpreise der Marktsegmente werden nach der Anzahl der Achsen ermittelt, die die Anschlussweiche in das OHE Netz passieren (Celle, Wittingen, Munster, Soltau, Lüneburg, Wunstorf und Winsen). Ausschlaggebend ist somit die Zugkonfiguration beim Passieren der Anschlussweiche. Konfigurationsänderungen innerhalb des Netzes sind nicht relevant. Da die Einteilung in die Achskategorie mit der Einfahrt vorgenommen wird ist es unerheblich ob die Waggons beladen oder unbeladen sind. Eine Ausnahme bildet hier der Militärverkehr. Beim Militärverkehr werden regelmäßig Wagen transportiert, die voll rein und raus fahren, eigene Leerwagen werden nur zur Abstellung in die eigenen Bahnhöfe gefahren, etc. Zur gerechteren Abrechnung werden beladene und unbeladene Züge als unterschiedliche Marktsegmente abgerechnet, die jeweils nach der einfachen Wegstrecke berechnet werden.

Für jede Zugfahrt wird ein Trassenpreis wie folgt gebildet:

(km 0 – 10):

	+	Trassenpreis des Marktsegmentes (Nach Achsen [€/km] ggf. Aufschlag für Gefahrgut (nach Achsen) [€/km]
		Trassenpreis Summe [€/km]

Zugpreis km 0-10 : Trassenpreis Summe [€/km] x gefahrene Trassenkm in der Kilometerkategorie

(km 10,001 – XXX):

	+	Trassenpreis des Marktsegmentes (Nach Achsen [€/km] ggf. Aufschlag für Gefahrgut (nach Achsen) [€/km]
		Trassenpreis Summe [€/km]

Zugpreis km 10-XXX : Trassenpreis Summe [€/km] x gefahrene Trassenkm in der Kilometerkategorie

Der gesamte Zugpreis ergibt sich aus der Summe der beiden Kilometerpreiskategorien.

Die gefahren Kilometer werden entsprechend den mathematischen Regeln auf 0,1 km genau gerundet. Mindestabrechnungssumme bei der Einfahrt eines Zuges/Rangiereinheit in unser Netz ist 1 km. Dies gilt auch zwischen den Bahnhofsteilen der OHE/DB.

Ggf. zzgl. 1 % auf die Summe als Lärmaufschlag

Die OHE bietet eine Excel-Tabelle zur Trassenpreisberechnung an.

Folgende Marktsegmente §36 EREG werden gebildet:

3.3.1. Musealer / Sporadischer Personenverkehr / SPFV

Untersegmente werden in dem Marktsegment nicht gebildet.

	Km 0 – 10	Km 10,001 - XX
Zug	2,56 €/km	2,56 €/km

Musealer Personenverkehr bzw. sporadischer Personenverkehr (kein regelmäßiger SPNV) ist eigenfinanziert und meistens durch ein hohes Engagement von ehrenamtlichen Mitarbeitern ermöglicht. Diese Verkehre können in der Regel keine höheren Aufschläge tragen.

3.3.2. SPNV

Untersegmente werden in dem Marktsegment nicht gebildet. Regelmäßiger SPNV definieren wir gegenüber dem sporadischen Personenverkehr, das mind. an 52 Tagen im mehrere Fahrten täglich auf einer Relation angeboten werden.

	Alle Km
Leerfahrt	3,32 €/km
Lastfahrt	5,30 €/km

Regelmäßiger SPNV erfordert eine besondere Aufmerksamkeit und gute Qualität des Netzes. Mangels Kalkulationsgrundlage und Nachfrage wird der Basispreis der DB Netz in Niedersachsen je Zugkm eingesetzt.

3.3.3 Durchgangsverkehr

Durchgangsverkehr wird in Anlehnung an die vergleichbare Relationen als fester Relationspreis angegeben und nur der Länge nach in 2 Kategorien eingeteilt Die Zuglänge für Standardtrassen geht bis 100 Achsen, ab 101 Achsen gilt der Preis für die „lang“ Trasse

Relation	Relationspreis	Kilometerpreis
Celle – Lüneburg (Standard)	384 €	~3,20 €/km
Celle – Lüneburg (Lang)	504 €	~4,20 €/km
Celle – Soltau (Standard)	248 €	~4,20 €/km
Celle – Soltau (Lang)	307 €	~5,20 €/km
Celle – Munster (Örtze) (Standard)	262 €	~5,25 €/km
Celle – Munster (Örtze) (Lang)	414 €	~8,30 €/km
Soltau – Lüneburg (Standard)	257 €	~4,50 €/km
Soltau – Lüneburg (Schwer)	314 €	~5,50 €/km

Die Preise gelten jeweils für die einfache Fahrt auf der Relation.

Durchgangsverkehr steht in direkter Konkurrenz zu dem Netz der DB. Ein deutlich höherer Preis als bei der DB Netz würde zu einer Nichtnutzung der OHE-Infrastruktur führen. Durchgangsverkehre zeichnen sich dadurch aus, dass der Zug das Netz der

OHE in derselben Konfiguration wieder verlässt, wie er eingefahren ist und keine Be- oder Entladung zwischendurch vorgenommen wurde. Es gelten nur die Infrastrukturgrenzen zur DB Netz als Start und Ziel der Durchgangstrassen. Anschlussgleise und andere EIU gelten nicht für die Einsortierung des Zuges als Durchgangstrasse. Jede weitere Nutzung der OHE-Infrastruktur und sei es zur Zwischenabstellung führt zu einer Abrechnung gemäß den Aufschlägen 3.3.2 bis 3.3.5

3.3.4 Mineralische Baustoffe

Da das Marktsegment nur von schweren und langen Zügen bedient wird, wird auf Untersegmente verzichtet:

1. BS Schwer Baustoffzüge aller Längen

	Km 0 – 10	Km 10,001 – XX
BS Schwer	51,25 €/km	4,61 €/km

Mineralische Baustoffe sind einem besonderen Kostendruck gegenüber dem LKW ausgesetzt. In der Regel sind die Transportentfernungen kurz und somit in direkter Konkurrenz zum LKW.

3.3.5 Sonstige Waggon incl. Abstellwagen

Das Marktsegment wird abhängig von der Achszahl in 5 Untersegmente unterteilt:

1. LOK Alleinfahrende Triebfahrzeuge und Triebwagen bis zu 6 Achsen.
2. Kurz 20 Züge bis 20 Achsen (ohne Tfz)
3. Mittel 60 Züge bis 60 Achsen (ohne Tfz)
4. Lang 100 Züge bis 100 Achsen (ohne Tfz)
5. Lang 100+ Züge mit mehr als 100 Achsen (ohne Tfz)

	Km 0 – 10	Km 10,001 – XX
LOK	2,56 €/km	2,56 €/km
Kurz 20	32,80 €/km	2,56 €/km
Mittel 60	65,60 €/km	3,07 €/km
Lang 100	98,40 €/km	3,59 €/km
Lang 100+	147,60 €/km	4,61 €/km

Alle Marktsegmente/Güterwaggons die nicht in einer der anderen Gruppen enthalten sind, werden hier einsortiert (Montan, Dünger, landwirtschaftliche Produkte, Holz, Abstellwagen etc.).

3.3.6 Gefahrgut

Der Gefahrgutzuschlag wird abhängig von der Anzahl der beförderten Achsen im Zug auf den Preis des Marktsegmentes „sonstige Wagen“ aufgeschlagen. Gefahrgut in Militärzügen wird ohne diesen Aufschlag befördert. Die Achsen der Gefahrgutwagen werden dann nicht mehr zur Untersegmentbildung der Marktkategorie herangezogen. Insgesamt werden 10 Untersegmente gebildet. Bei reinen Gefahrgutzügen ist das Marktsegment „LOK“ zu dem jeweiligen Aufschlag zu addieren:

1. +4GG Gefahrgutwagen bis 4 Achsen im Zug
2. +8GG Gefahrgutwagen bis 8 Achsen im Zug
3. +12GG Gefahrgutwagen bis 12 Achsen im Zug
4. +16GG Gefahrgutwagen bis 16 Achsen im Zug
5. +20GG Gefahrgutwagen bis 20 Achsen im Zug
6. +24GG Gefahrgutwagen bis 24 Achsen im Zug
7. +32GG Gefahrgutwagen bis 32 Achsen im Zug
8. +40GG Gefahrgutwagen bis 40 Achsen im Zug
9. +48GG Gefahrgutwagen bis 48 Achsen im Zug
10. +48GG+ Mehr als 48 Achsen mit Gefahrgut im Zug

	Km 0 – 10	Km 10,001 – XX
+4GG	24,60 €/km	0,51 €/km
+8GG	47,15€/km	0,62 €/km
+12GG	69,70 €/km	0,72 €/km
+16GG	92,25 €/km	0,82 €/km
+20GG	112,75 €/km	0,92 €/km
+24GG	133,25 €/km	1,03 €/km
+32GG	153,75 €/km	1,54 €/km
+40GG	194,75 €/km	2,05 €/km
+48GG	235,75 €/km	2,56 €/km
+48GG+	276,75 €/km	3,08 €/km

Gefahrgut wird bei der OHE meistens im Einzelwagenladungsverkehr befördert und gehört zu einem Marktsegment, welches maximal Anforderungen an den Zustand der Infrastruktur stellt. Zudem ist der Wert der transportierten Stoffe meistens hoch und das Marktsegment besonders tragfähig. Auch Auflagen auf der Straße zum Transport von Gefahrgut sind hoch, so dass der Konkurrenzdruck gegenüber der Straße hier vergleichsweise gering ist.

3.3.7 Militärverkehr

Achtung: Im Militärverkehr (Beladen oder unbeladen) werden die Trassenpreise nach einfachen Entfernungen ermittelt (Anschlussweiche DB Netz – Ziel oder Ziel – Anschlussweiche DB Netz).

Da die Militärlzüge immer mit etwa gleichen Längen unterwegs sind, werden keine Zuglängen unterschieden, lediglich nach beladen und unbeladen.

	Km 0 – 10	Km 10,001 – XX
Mili beladen	205,00 €/km	4,50 €/km
Mili unbeladen	65,60 €/km	3,00 €/km

Militärverkehr sind alle Waggons, die ihr Ziel in den Militärstützpunkten im OHE Netz haben (Bahnhöfe Hankensbüttel, Bergen Lagerbahnhof, Trauen, Kohlenbissen, Munster und Lührsbockel), bzw. zum Transport von militärischem Material und Soldaten genutzt werden, bzw. gedacht sind. Militärverkehr belastet die Infrastruktur durch hohe Achslasten stärker, zudem müssen mehr Überholungsgleise sowie die Sicherungstechnik vorgehalten werden, da für die Manöver der Streitkräfte die Auslastung der Infrastruktur sehr unregelmäßig ist (viele Züge in kurzer Zeit, dann lange Zeit wieder keine Züge) und Teile der Überholungsgleise und Sicherungstechnik nur für die Militärlzüge vorgehalten werden. Das Marktsegment ist damit deutlich stärker zu belasten als die anderen Marktsegmente.

Züge, die überwiegend Leerwagen (90%) zu den o.g. Militärzielen fahren, gelten als Abstellwagen und werden nach dem Segment „unbeladen“ abgerechnet, Züge mit weniger als 90% Leerwagen sind beladene Militärlzüge.

3.3.8 Lärmbezogener Aufschlag

Gemäß dem EReG sind wir gezwungen, Züge mit lärmreduzierter Bremstechnik zu fördern, auch wenn dies bei der OHE vorhandenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h kaum Folgen hat. Bei der Trassenbestellung ist anzugeben, ob alle Wagen mit einer lärmreduzierenden Bremstechnik gem. § 35 (2) ausgerüstet sind. Unterbleibt die Information, wird auf die Gesamtrechnung aus Trassenkilometern und Aufschlägen ein weiterer Lärmaufschlag von 1% auf die Rechnungssumme genommen.

3.3.9 Abschlag für geringere Streckenleistungsfähigkeit bei der OHE

Bei der OHE gibt es teilweise ungünstige Streckentrassierungen bzgl. der Neigungsverhältnisse, Kurvenradien und Gleislängen bei notwendigem Kopfmachen. Dies führt dazu, dass schwere Züge, die die Infrastruktur der DB Netz AG noch problemlos befahren können, teilweise nur in 2 Teilen die OHE passieren können. Dieser Nachteil soll ausgeglichen werden:

Ist ein EVU gezwungen aufgrund der Neigungsverhältnisse, Gleislängen oder sonstiger Hindernisse auf der Infrastruktur der OHE AG seinen Zug, mit dem er die Infrastruktur der DB befahren konnte, bei der OHE in der Länge zu teilen, so wird für die LZ-Fahrt zurück zum zweiten Zugteil und die Überführung des zweiten Zugteils keine Trassenentgelte bei der OHE berechnet.

Voraussetzung:

- Die Zugbildung mit der der Bereich der DB befahren wurde (Start des Zuges bis zur Anschlussweiche der OHE AG), wurde nicht vor Befahrung der OHE Infrastruktur geändert (z.B. Wechsel der Traktion).
- Alle Wagen des Zuges haben einen Zielbahnhof.
- Der Zielbahnhof ist in der Lage die Zuglänge aufzunehmen.

Die Erfüllung der Kriterien ist ggf. durch Vorlage des Fahrplanes für die DB Netz Infrastruktur nachzuweisen.

4. Zusatzleistungen

<u>Sachverhalt</u>	<u>Einheit</u>	<u>Preis in Euro</u>
Lotse,	pro Stunde	51,35 (Mindestens 8 Std.)
<u>Zuschläge für Feiertage</u>	pro Stunde	100 %
Sonntage	pro Stunde	30 %
<u>Zuschläge für Überstunden</u>		
innerhalb der Woche	pro Stunde	30 %
am Sonntag	pro Stunde	60 %
in der Nacht (v. 22 Uhr bis 6 Uhr)	pro Stunde	60 %

4 Kapazitätszuweisung

Die Osthannoversche Eisenbahnen AG versucht so flexibel wie möglich auf alle Kundenwünsche zu reagieren. Unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit und der Besetzung unseres Kundencenters können Trassen auch kurzfristig bestellt werden. Bei Konflikten mit anderen Trassen hat die früher bestellte Trasse Vorrang.

Verbindliche Bestellvordrucke für die Trassen- bzw. die Anlagennutzung sind auf der Homepage veröffentlicht.

5 Sonstiges

- 5.1 Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) und Änderungen der SNB werden im Bundesanzeiger bekannt gemacht und im Internet unter <http://www.ohe-transport.de/infrastruktur/> veröffentlicht. Änderungen teilt die OHE dem EVU/ ZB - 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. Die OHE weist diese EVU/ZB in dem Mitteilungsschreiben auf dieses Kündigungsrecht besonders hin.