

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

Stand: 23.11.2020

Gültig ab: 13.12.2021

| | |
|------------------------------------------------------------------|-----------|
| 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..... | 11 |
| 2.4 Störungen und Unregelmäßigkeiten..... | 13 |
| 2.5 Notfallmanagement..... | 13 |
| 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 Nord. 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 Nord 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 www.ohe-ag.de veröffentlicht oder können von Zugangsberechtigten (gem. Punkt 2 SNB-AT) beim Netzzugangskordinator 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 Nord 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 im Allgemeinen nicht mit Zugsicherungssystemen ausgestattet, ausgenommen davon ist die Strecke Wunstorf West – Mesmerode. Hier wurde ein technisch unterstützter Zugleitbetrieb eingerichtet, welcher die Ausrüstung der Fahrzeuge mit PZB notwendig macht.

Auf den übrigen Strecken ist die Ausrüstung mit PZB empfohlen, jedoch nicht verpflichtend. Die OHE errichtet dort jedoch zunehmend Bahnübergangsanlagen, welche mit PZB ausgestattet werden.

Ist ein Fahrzeug mit PZB ausgerüstet, muss sie auch für die Speicherung des Fahrverlaufes immer 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 garantieren.

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

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.

2.1.1 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.

Ein Stornierungsentgelt entfällt auch dann, wenn die Strecken z.B. durch Sturmereignisse (Bäume im Gleis) vorübergehend nicht zur Verfügung stehen.

2.1.2 Haftungsbeschränkung

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

2.1.3 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 (www.ohe-ag.de).

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.

| Km | Bahnhof | Bemerkungen |
|-----------|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 0,0 | Celle Nord | Anschluss an die DB Netz AG Eisenbahnbetriebswerk der OHE Freiladegleis |
| 2,0 | Celle Vorstadt | Abstellgleise Anschluss Wasa |
| 4,0 | Altenhagen | Abstellgleise |
| 13,6 | Lachendorf | Anschluss Drewsen Freiladegleis Abstellgleise |
| 16,0 | Beedenbostel | Anschluss Transgas |
| 23,4 | Eldingen | Abstellgleise |
| 32,0 | Groß Oesingen | Anschluss Thyssen Krupp Freiladegleise |
| 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 Freiladegleis der OHE Anschluss Transgas |
| 51,0 | Wittingen West | Anschluss an die DB Netz AG Abstellgleise |

2.2.2 Celle Nord – Beckedorf 26,7 km

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

| Km | Bahnhof | Bemerkungen |
|-----------|----------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 0,0 | Celle Nord | Anschluss an die DB Netz AG Eisenbahnbetriebswerk der OHE Freiladegleis |
| 2,0 | Celle Vorstadt | Abstellgleise |
| 8,8 | Scheuen | Anschluss Landesfeuerweherschule Freiladegleis |
| 16,5 | Altensalzkoth | Abstellgleise |
| 18,5 | Eversen | Abstellgleise |
| 20,7 | Sülze | Freiladegleis |
| 26,7 | Beckedorf | Übergang auf OHE-Strecke in Richtung Munster (Örtze) Freiladegleis Abstellgleise Laderampe |

2.2.3 Beckedorf – Soltau (Han) Süd 32,3 km

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

| Km | Bahnhof | Bemerkungen |
|-----------|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 26,7 | Beckedorf | Übergang auf OHE-Strecke in Richtung Munster (Örtze) Freiladegleis Abstellgleise Laderampe |
| 32,5 | Bergen Ost | Anschluss Bundeswehr (Bergen Lagerbahnhof) |
| 38,6 | Wardböhmen | Freiladegleis |
| 47,3 | Wietzendorf | Abstellgleise |
| 52,1 | Lührsbockel | Laderampe Abstellgleise Freiladegleis |
| 59,0 | Soltau (Han) Süd | Anschluss an die DB Netz 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.

| Km | Bahnhof | Bemerkungen |
|------|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 0,0 | Beckedorf | Übergang auf OHE-Strecke in Richtung Celle bzw. Soltau Freiladegleis Abstellgleise Laderampe |
| 2,8 | Hermannsburg | Abstellgleise |
| 8,9 | Müden (Örtze) | Freiladegleis |
| 11,4 | Poitzten | Abstellgleise |
| 14,6 | Trauen | Anschluss Bundeswehr Freiladegleis |
| 17,9 | Dethlingen | Freiladegleis |
| 20,6 | Kohlenbissen | Anschluss Bundeswehr |
| 23,9 | Munster (Örtze) Süd | Anschluss an die DB Netz 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.

| Km | Bahnhof | Bemerkungen |
|------|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| 0,0 | Lüneburg Süd | Anschluss an die DB Netz AG Abstellgleise Freiladegleis |
| 5,0 | Rettmer | Freiladegleis Laderampe |
| 9,4 | Melbeck-Embsen | Anschluss Transgas Abstellgleise |
| 15,9 | Drögnindorf | Freiladegleis |
| 22,3 | Amelinghausen-Sottorf | Freiladegleis |
| 27,3 | Soderstorf | Freiladegleis |
| 36,2 | Hützel | Übergang auf die OHE-Strecke in Richtung Winsen (Luhe) 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.

| Km | Bahnhof | Bemerkungen |
|------|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| 36,2 | Hützel | Übergang auf die OHE-Strecke in Richtung Winsen (Luhe) Freiladegleis Abstellgleis |
| 39,5 | Bispingen | Freiladegleis |
| 48,8 | Hambostel | Anschluss Mischwerk |
| 53,2 | Harber | Freiladegleise |
| 57,1 | Soltau (Han) Süd | Anschluss an die DB Netz AG Abstellgleise |

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

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

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.

| Km | Bahnhof | Bemerkungen |
|------|-------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| 0,0 | Winsen (Luhe) Süd | Übergang auf die OHE-Strecke in Richtung Niedermarsch. 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 in Richtung Soltau bzw. Lüneburg |

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

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

| Km | Bahnhof | Bemerkungen |
|------|-------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| 0,0 | Winsen (Luhe) Süd | Übergang auf die OHE-Strecke in Richtung Hützel Abstellgleise Freiladegleis |
| 3,3 | Anschlussstelle | Anschluss Furnierwerk |
| 3,8 | Tönnhausen | Anschluss Kalihalle Abstellgleise Anschluss Ruhl |
| 17,1 | Niedermarschacht | Anschluss Bruno Bock |

2.2.9 Lüneburg Nord – Lüneburg Meisterweg

Die Strecke wird nur noch auf den ersten 1.300 m betrieben. Es schließt dort an die öffentliche Infrastruktur Richtung Bleckede (Bleckeder Kleinbahn UG) und das Anschlussgleis in den Hafen Lüneburg / TK Kaserne an.

| Km | Bahnhof | Bemerkungen |
|-----|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 0,0 | Lüneburg Nord | Anschluss an die DB Netz AG Abstellgleise |
| 1,3 | Lüneburg Meisterweg | Anschluss Theodor Körner Kaserne / Hafen Lüneburg Weiterfahrt auf Infrastruktur der BLKB ab km 1,3 |

2.2.10 Wunstorf West - Mesmerode 6,6 km

Die Strecke wird im technisch unterstützten Zugleitbetrieb betrieben. $V_{\max} = 30$ km/h. Zugangsvoraussetzung für diese Strecke ist daher eine fahrzeugseitige Ausrüstung mit PZB, vgl. dazu Abschnitt 2.1

| Km | Bahnhof | Bemerkungen |
|-----|---------------|----------------------------------------------|
| 0,0 | Wunstorf West | Anschluss an die DB Netz 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 www.ohe-ag.de 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. Alle dort getätigten Gespräche werden auf Sprachspeicher aufgezeichnet.

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. 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-ag.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 generell 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 waren .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 weiterhin einen Preis für regelmäßigen SPNV geben, auch wenn konkret noch keiner in Sicht ist. SPFV, 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. Das System gilt nicht für die Strecke Wunstorf – Mesmerode, welches abseits des eigentlichen OHE Netzes liegt.

Bei der Anmietung einer Trasse sind folgende Leistungen mit abgegolten:

- Die Nutzung der für die Zugfahrten bereitgestellten Strecken-, Bahnhofs-, Überholungs- und Kreuzungsgleise.
- Betriebsführung während der planmäßigen Besetzungszeit unserer Betriebsstellen.
- 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, dass 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. Wagen, die weder Ziel noch Quelle im Netz der OHE haben, und sich nicht in einem Durchgangszug befinden, werden bei der Ermittlung der Achszahl nicht berücksichtigt und entsprechend nicht berechnet. Durch die Methodik wird sichergestellt, dass der Nutzer des OHE-Netzes nicht über die 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 Netz 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, Winsen, Wunstorf). 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. Wagen welche weder Quelle noch Ziel im Netz der OHE haben bleiben bei der Ermittlung der Achskategorie unberücksichtigt, solange sie nicht in einem reinen Durchgangszug eingereiht sind (vgl. 3.1.2).

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 gefahrenen Kilometer werden entsprechend den mathematischen Regeln auf 0,1 km genau gerundet. Die Mindestabrechnungssumme bei der Einfahrt eines Zuges/Rangiereinheit in unser Netz ist 1 km. Dies gilt auch zwischen den Bahnhofsteilen der OHE/DB. Die Abrechnung erfolgt monatlich, sofern in dem Monat ein Mindestumsatz von 50,00€ erzielt wurde. Ansonsten erfolgt die Abrechnung, wenn die summierten Umsätze mehrerer Monate 50,00€ oder mehr entsprechen.

Die OHE bietet eine Excel-Tabelle zur Trassenpreisberechnung an, diese kann bei uns von den Zugangsberechtigten angefordert werden.

Für die Strecke Wunstorf – Mesmerode gilt die Systematik nicht, da sie abseits des eigentlichen Netzes liegt und nur die Länge von 6,0 km gefahren werden kann.

Folgende Marktsegmente §36 ERegG werden gebildet:

3.3.1. Musealer / Sporadischer Personenverkehr / SPFV

Untersegmente werden in dem Marktsegment nicht gebildet.

| | | |
|-----|-----------|----------------|
| | Km 0 – 10 | Km 10,001 - XX |
| Zug | 2,66 €/km | 2,66 €/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 pro Jahr mehrere Fahrten täglich auf einer Relation angeboten werden.

| | | |
|-----------|-----------|----------------|
| | Km 0 – 10 | Km 10,001 - XX |
| Lastfahrt | 5,50 €/km | 5,50 €/km |
| Leerfahrt | 2,66 €/km | 2,66 €/km |

3.3.3 Durchgangsverkehr

Durchgangsverkehr wird in Anlehnung an die vergleichbaren 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 (Lang) | 314 € | ~5,50 €/km |
| Celle – Wittingen (Standard) | 163 € | ~3,20 €/km |
| Celle – Wittingen (Lang) | 215 € | ~4,20 €/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. Das Marktsegment ist dem Güterverkehr vorbehalten, Personenzüge werden gemäß der für sie vorgesehenen Abschnitte 3.3.1 bzw. 3.3.2 berechnet.

3.3.4 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 | 53,33 €/km | 4,80 €/km |

Das Marktsegment ist für sämtliche Baustoffe sowie Material im Baubereich welches in großen Mengen in Ganzzügen transportiert wird (Böden, Mineralische Abfälle zur Abdeckung von Deponien oder zum Recycling, Kalilauge zur Bergwerksverfüllung). 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. Leerfahrten Alleinfahrende Triebfahrzeuge und Triebwagen Leerfahrten
2. Kurz 30 Züge bis 30 Achsen (ohne Tfiz)
3. Mittel 60 Züge bis 60 Achsen (ohne Tfiz)
4. Lang 100 Züge bis 100 Achsen (ohne Tfiz)
5. Lang 100+ Züge mit mehr als 100 Achsen (ohne Tfiz)

| | Km 0 – 10 | Km 10,001 – XX |
|-------------|-------------|----------------|
| Leerfahrten | 2,66 €/km | 2,66 €/km |
| Kurz 30 | 34,17 €/km | 2,66 €/km |
| Mittel 60 | 68,24 €/km | 3,19 €/km |
| Lang 100 | 102,00 €/km | 3,73 €/km |
| Lang 100+ | 132,60 €/km | 4,80 €/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 | 26,20 €/km | 0,53 €/km |
| +8GG | 49,00 €/km | 0,64 €/km |
| +12GG | 72,50 €/km | 0,74 €/km |
| +16GG | 96,00 €/km | 0,84 €/km |
| +20GG | 117,30 €/km | 0,95 €/km |
| +24GG | 138,60 €/km | 1,07 €/km |
| +32GG | 159,90 €/km | 1,58 €/km |
| +40GG | 202,60 €/km | 2,11 €/km |
| +48GG | 244,80 €/km | 2,63 €/km |
| +48GG+ | 288,00 €/km | 3,16 €/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 Militärszüge immer mit etwa gleichen längen Unterwegs sind werden keine Zuglängen unterschieden, lediglich nach beladen und unbeladen.

| | Km 0 – 10 | Km 10,001 – XX |
|-------------------|-------------|----------------|
| Militär beladen | 214,20 €/km | 4,70 €/km |
| Militär unbeladen | 71,40 €/km | 3,15 €/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 Militärszüge 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 Militärszüge.

3.3.8 Nachlass für die Strecke Wunstorf – Mesmerode

Aufgrund geringer Auslastung wird ein zeitlich begrenzter Nachlass für die Strecke Wunstorf – Mesmerode von 75% (§38 ERegG) auf alle Marktsegmente eingeführt, soweit die unmittelbaren Kosten des Zugbetriebes (UKZ) nicht unterschritten werden. Die UKZ liegen bei 2,66 €/km und sind damit der Mindestpreis für das Befahren der Strecke. Der Nachlass wird bis einschließlich 2023 gewährt.

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 denselben 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

| Art der Zusatzleistung | Einheit | Preis in Euro |
|--------------------------------------------------|------------|-----------------------|
| Lotse | Pro Stunde | 53,10 , mindestens 8h |
| Zuschlag für Feiertag | Pro Stunde | 53,10 bzw. 100% |
| Zuschlag für Sonntag | Pro Stunde | 15,03 bzw. 30% |
| Zuschlag für Überstunden innerhalb der Woche | Pro Stunde | 15,03 bzw. 30% |
| Zuschlag für Überstunden am Sonntag | Pro Stunde | 30,06 bzw. 60% |
| Zuschlag für Überstunden in der Nacht (22-6 Uhr) | Pro Stunde | 30,06 bzw. 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 Internet unter www.ohe-ag.de veröffentlicht.
- 5.2 Für die Veröffentlichung und das Wirksamwerden der SNB gilt §19 ERegG. 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.