

Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Ablachtal-Bahn (AtB*) Besonderer Teil (SNB –BT)

Gültig ab: 13.04.2012

* Im Folgenden auch Betreiber der Schienenwege genannt

1. Geschäftsbedingungen

Es gelten die „Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Ablachtal-Bahn – Allgemeiner Teil (SNB-AT)“ unter Beachtung der nachstehenden Ergänzungen bzw. Änderungen. Die Kontaktdaten ergeben sich aus Anlage 2.

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

2.1. Zu Punkt 5.1.3 SNB-AT

Die Kontaktdaten der Personen bzw. Stellen, die befugt und in der Lage sind, betriebliche Entscheidungen zu treffen, ergeben sich aus Anlage 2.

3. Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen

3.1. Zu Punkt 3.1 SNB-AT

- Die Ablachtal-Bahn stellt die Infrastruktur (Gleise, Anlagen und Einrichtungen) für den Güter- oder Personenverkehr zur Verfügung.
- Es handelt sich dabei um eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur, welche dem Eisenbahnrecht allgemein wie dem (AEG), EbzugV, LEisenbG Ba-Wü., EBV, EIBV, EBO sowie als NE-Bahn den Regelwerken der Obri-NE, BÜV-NE, BUVO-NE FV-NE und soweit sie für ein EIU greifen, den VDV Schriften unterliegt.
- Neben- oder Hauptbahn
Die Strecke der Ablachtal-Bahn ist als Nebenbahn ausgewiesen.
- Streckenhöchstgeschwindigkeit
Diese beträgt maximal 50 km/h. Vorübergehend abweichende Geschwindigkeiten sind durch Aufstellung von Lf Signalen entsprechend DB RIL 301.0501 signalisiert bzw. sind dem Buchfahrplan oder den betrieblichen Anweisungen zu entnehmen.
- Einleisig- oder Mehrgleisigkeit
Die Strecke der Ablachtal-Bahn ist einleisig.
- Elektrifizierung
Die Strecke ist nicht elektrifiziert.
- Spurweite
Die Spurweite beträgt 1435 mm (Normalspur).

- Streckenklasse
Von Schwackenreute bis Mengen liegt die Lastenklasse D 4 vor. Von Stockach bis Schwackenreute die Lastenklasse C 4.
- Neigungen und Steigungen
Das maßgebende Gefälle für den Streckenabschnitt Stockach – Schwackenreute beträgt 21 ‰, für den Abschnitt Schwackenreute – Mengen 15 ‰.
- Maximal zulässige Zuglängen in Bahnhöfen
Bei ausschließlicher Zugbehandlung im Bf. Schwackenreute darf der Zug nicht länger als 450 m sein.
Bei ausschließlicher Zugbehandlung im Bf. Krauchenwies darf der Zug nicht länger als 550 m sein.
- Maximal zulässige Zuglängen im Streckenbereich:
Für den Streckenabschnitt Stockach – Schwackenreute gilt:
 - talwärts (Richtung Stockach) max. Zuggesamtgewicht 1.400 to und eine max. Gesamtzuglänge von 200 m
 - bergwärts (Richtung Schwackenreute) max. Zuggesamtgewicht 1.200 to und eine max. Gesamtzuglänge von 300 m
 Doppeltraktion ist zulässig, Schub ist untersagt.
Im Streckenbereich Schwackenreute – Mengen max. Zuggesamtgewicht entsprechend Lastenklasse D4 bei einer maximalen Zuglänge von 300 m.
Doppeltraktion ist zulässig, Schub ist untersagt.
- Die Leistungen der Ablachtal-Bahn umfassen die Betriebsführung während der Betriebszeiten der Ablachtal-Bahn und sind mit den Betriebszeiten (Siehe hierzu Punkt 4.3.4) des Fahrdienstleiters im Bf. Mengen (Nur Bf. Mengen; da dieser FdL ausschließlich Zugleiter ist) identisch. Im Falle einer Betriebsstörung bzw. Abweichung vom Regelbetrieb ergeben sich die Betriebszeiten aus der dann erforderlichen Betriebsabwicklung.
- Die Anbindung an benachbarte Eisenbahninfrastrukturen erfolgt in Mengen bei km 55,934 an die DB Netz AG und in Stockach bei km 18,846 an das EIU Landkreis Konstanz. Die Grenzen liegen etwa in Höhe der Einfahrsignale.
- Bremsweg
Der Bremsweg der Strecke beträgt talwärts 700 m / bergwärts 400 m
- Bremsstellung der Züge
Die Bremsstellung der Züge richtet sich nach der Bremstafel für 400 m Bremsweg.
- Mindestbremshundertstel
In einem Zug müssen mindestens die Bremshundertstel nach der Bremstafel für 400 m Bremsweg in Anlage 22 zu § 41 (1) der FV-NE vorhanden sein.
- Betriebsverfahren
Zugleitbetrieb (Nach § 10 FV-NE „Ein-Zug-Betrieb“)
- Zugbeeinflussung (z. B. PZB, LZB, ETCS)
Die Strecke hat keine Geschwindigkeitsüberwachung über 1000 Hz – Magnete. Die eingebauten 1000 Hz Magnete sind ausschließlich für die Überwachung der Wachsamkeit des Lokführers bei Nichteinschaltung des Üs an technisch gesicherten BÜ. Dies sind die BÜ Zielfingen II und Göggingen.
- Informations- und Kommunikationssysteme (z. B. GSM-R)
Die Strecke verfügt über keinen Zugfunk. Die Erreichbarkeit erfolgt über Mobiltelefon.

- Spezielle Ausrüstungsgegenstände (z. B. Sprechfunkgeräte) und Bezugsmöglichkeiten für den Zugangsberechtigten
Ein EVU – eigenes Mobiltelefon hat jeder Zf bei sich zu führen und dessen Rufnummer bei Fahrtanmeldung dem ZI Mengen zu übermitteln.
Jedes auf der Ablachtal-Bahn verkehrende Tfz hat zwei Hemmschuhe mit sich zu führen. Zusätzlich sind mind. 2 Radvorleger auf jedem Tfz mit zu führen das im Bf. Schwackenreute Rangierarbeiten ausführt.
- Abweichungen vom Regellichtraum gemäß EBO
Abweichungen vom Regellichtraum gemäß EBO sind nicht vorhanden.
- Gefahrgutrestriktionen
Beförderung außergewöhnlicher Sendungen, entsprechend Anlage 17 FV-NE, Gefahrgutsendungen bedürfen der schriftlichen Zustimmung des EBL und sind mindestens 8 Werktage vor verkehren schriftlich bei der Ablachtal-Bahn anzumelden.
- Verbot einzelner Traktionsarten für einzelne Streckenabschnitte
Siehe hierzu „Maximal zulässige Zuglänge“.
- Eventuelle Einschränkungen hinsichtlich der Verkehrsart (PV/GV)
Die Bahnstrecke darf mit Personen- und Güterzügen befahren werden. Personenzüge, auch mit Dampflokomotiven bespannte, sogenannte Museums- bzw. Nostalgiefahrten dürfen nur nach vorheriger Genehmigung durch das UVM Baden-Württemberg verkehren. Der Antrag erfolgt über die Ablachtal-Bahn. Personenzüge dürfen nur als durchgehende Züge (ohne Halt) verkehren. Die Antragszeit bei der Ablachtal-Bahn beträgt mind. 10 Wochen vor dem beabsichtigten Verkehrstag.
- Anforderungen an Fahrzeuge bei Abweichungen vom Regelbetrieb
Bei Abweichungen vom fahrplanmäßig - betrieblichen Regelbetrieb werden keine besonderen Anforderungen an Fahrzeuge gestellt. Werden jedoch Fahrzeuge auf Grund besonderer Ladung oder Traktionsart erforderlich, so müssen diese Fahrzeuge eine Abnahmebescheinigung entsprechend § 32 EBO besitzen. Siehe hierzu auch den Absatz „Gefahrgutrestriktionen“.
- Besetzung der Triebfahrzeuge und Züge mit Personal (z. B. für die Sicherung von Bahnübergängen oder für das Befahren von Steilstrecken)
Eine zusätzliche Besetzung des Triebfahrzeuges ist grundsätzlich nicht erforderlich, sofern der Triebfahrzeugführer in der Lage ist die Postensicherung an BÜ's (bei Ausfall der techn. Sicherung) entsprechend § 11 EBO Absatz 11 korrekt auszuführen.
- Allgemeine Untersagung des Fahrens ohne Streckenkenntnis (vgl. Punkt 6.3 der VDV-Schrift 755)
Vor Befahrung der Strecke ist eine Einweisung des EVU-Fahrpersonals in die örtlichen Besonderheiten sowie eine Streckenkenntnis entsprechend VDV Schrift 755 zwingend erforderlich. Die Ablachtal-Bahn weist das Fahrpersonal wegen der Besonderheiten des Zugleitverfahrens ein. Da auf der Ablachtal-Bahn Zugleitbetrieb besteht, ist ein fahren ohne Streckenkenntnis entsprechend nach VDV Schrift 755 Punkt 6.2 nicht zulässig.
- Regelmäßige Betriebszeiten und Betriebsruhe
Die Streckenöffnungszeiten richten sich nach der Besetzung des Fahrdienstes in Mengen und Radolfzell. (siehe hierzu Punkt 4.3.4 Regelmäßige Betriebszeiten)
- Angaben zu den Betriebsstellen nebst Besetzungszeiten
Alle Bahnhöfe sind unbesetzt.

- **Personen-, Sonderzug- oder historische Fahrten**
Die Strecke der Ablachtal-Bahn ist grundsätzlich nur für Güterverkehr bis 50 km/h zugelassen. Ein- und Ausstiegshilfen sind nicht vorhanden. Ehemalige Bahnhöfe oder Bahnsteige befinden sich nicht im Eigentum der Ablachtal-Bahn. Aus diesem Grund ist ein Zu- oder Aussteigen von Fahrgästen auf der Strecke der Ablachtal-Bahn nicht möglich.
Für eine Befahrung mit Personenzügen bedarf es für jede Fahrt einer vorher erteilten Genehmigung durch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg. Die Antragstellung erfolgt durch die Ablachtal-Bahn. Aufgrund der Genehmigungsprozedur muss die Trassenanfrage mindestens 10 Wochen vor dem geplanten Fahrtermin bei der Ablachtal-Bahn vorliegen. (siehe hierzu auch „Eventuelle Einschränkungen hinsichtlich der Verkehrsart (PV/GV)“.
Das EVU hat stets dafür Sorge zu tragen, dass bei einem Halt des Zuges die Fahrgäste nicht zu- oder aussteigen können. Ausgenommen sind hier nur Notfälle. Die Türen müssen auf der Strecke der Ablachtal-Bahn stets verriegelt sein. Bei Nichteinhaltung haftet das EVU für alle entstandenen Schäden.
Beim Betrieb von Dampflokomotiven werden die bei der DB Netz AG geltenden Bestimmungen für Museums- bzw. Nostalgiefahrten (wie Brandschutz, Funkenfänger, Löschkasten ziehen usw.) angewendet. Die fahrtbeantragenden EVU haben bei Fahrtantragstellung nachzuweisen, dass die für die Traktion vorgesehenen Dampflokomotiven die nach § 28 Abs. 1 Punkt 8 EBO geforderten Bedingungen erfüllen.
- **Untervergabe von Transportaufträgen an dritte Eisenbahnunternehmen durch das EVU**
Wird durch das EVU, mit dem ein gültiger Infrastrukturnutzungsvertrag mit der Ablachtal-Bahn besteht, ein Subunternehmer ohne gültigen Infrastrukturnutzungsvertrag beauftragt, so ist dies spätestens bei Beantragung der Trasse an die Ablachtal-Bahn schriftlich zu melden.
Das beauftragende EVU ist verpflichtet, seine Subunternehmer über alle durch den Infrastrukturnutzungsvertrag entstehenden Bedingungen und Pflichten zu informieren und für deren Einhaltung und Umsetzung Sorge zu tragen. Die Ablachtal-Bahn behält sich das Recht vor, bei wesentlichen Pflichtverletzungen einzelner Subunternehmer diese von der Nutzung auszuschließen, oder die Nutzung von gesonderten Auflagen abhängig zu machen.
Das beauftragende EVU muss dem Subunternehmer vor Fahrtantritt die jeweils gültige SbV gegen Unterschrift aushändigen.

4. Entgeltgrundsätze

4.1. Allgemeines

Die Entgelte sind gemäß § 14 Absatz 4 Satz 1 AEG kalkuliert. Entgeltnachlässe gemäß § 23 EIBV sind nicht eingeräumt. Ein umweltbezogener Entgeltbestandteil ist nicht enthalten. Zeitbezogene Zu- oder Abschläge zur Kapazitätssteuerung sind ebenfalls nicht berücksichtigt.

4.2. Nutzungsumfang

Das EVU nutzt gemäß ihren Bestellungen die Infrastruktur der Ablachtal-Bahn zum Erbringen eigener Eisenbahnverkehrsleistungen. Die im Zusammenhang mit dem Erbringen der Eisenbahnverkehrsleistungen erforderlichen Rangierarbeiten werden durch das Personal des EVU's erbracht. Abweichungen von dieser Regelung bedürfen einer

zusätzlichen Vereinbarung.

Die Ablachtal-Bahn stellt Strecken- und Abstellgleise so zur Verfügung, dass das EVU die vertraglich vereinbarten Verkehrsleistungen erbringen kann. Das Recht auf Minderung bei nicht vertragsgemäßigem Zustand der Schieneninfrastruktur gemäß § 21 Abs. 6 EIBV bleibt hiervon unberührt.

4.3. Entgeltgrundsätze für die Nutzung von Trassen

4.3.1. Berechnungsgrundlage für Trassenpreise

Als Basis für die Berechnung der Höhe des Entgelts gelten die jeweils tatsächlich gefahrenen Trassenkilometer (siehe Anlage 1).

Die Unterscheidung des Trassenpreissystems erfolgt entsprechend dem dafür unterschiedlichen Aufwand der tatsächlichen Abwicklung in die 3 Verkehrsarten Güterverkehr, Personenverkehr mit Diesellokomotive und Personenverkehr mit Dampflokomotive.

4.3.2. Im Trassenpreis enthaltene Leistungen

- Die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen auf der Strecke.
- Erstellung von Fahrplänen.
- Die vereinbarte Nutzung der Anlagen und Nebengleise.
- Das Nutzen aller Gleise und Weichen in den Bahnhöfen Krauchenwies, Sauldorf und Schwackenreute, die der Zugbildung, dem Bereitstellen von Waggons und dem Be- und Entladen dienen. Das Abstellen von Zügen oder Zugteilen über Nacht ist nicht enthalten.
- Die Nutzung der für die Zugfahrt bereitgestellten der vereinbarten planmäßigen Aufenthalte vor, während und nach einer Zugfahrt bis zu 30 Minuten vor Ausfahrt aus der Infrastruktur der Ablachtal-Bahn.
- Die außerplanmäßigen Halte, die durch die Betriebsführung bedingt sind.
- Die Koordination der Trassenzuweisung mit anderen Eisenbahninfrastrukturbetreibern.
- Bei Personenverkehren zusätzlich das Einholen der Ausnahmegenehmigung bei dem zuständigen Ministerium incl. der Gebühren.
- Bei Verkehren mit Dampflokomotive zusätzlich die Prüfung der Angaben nach §28 Abs. 1.8 EBO.

Es gelten die Trassenpreise nach Anlage 1.

Für entgegen der vertraglichen Vereinbarungen nicht benutzte Eisenbahninfrastruktur oder nicht in Anspruch genommene Leistungen wird ein Entgelt in Höhe von 95% des Regelentgeltes erhoben. Hierzu gehört auch das Nichtnutzen einer bereits gebuchten Trasse.

Alle darüber hinausgehenden Leistungen der Ablachtal-Bahn sind nach Anlage 1 zu vergüten.

4.3.3. Stornierungskosten

Für die Abbestellung von Zugtrassen werden folgende Stornierungsentgelte erhoben:

- Bis zum 30. Tag vor der bestellten Zugfahrt keine Stornierungskosten.
- Ab dem 30. Tag vor der bestellten Zugfahrt 50% der Trassenkosten.

4.3.4. Regelmäßige Betriebszeiten

Der Anspruch auf Zugang zur Infrastruktur und zu den angebotenen Leistungen beschränkt sich auf die Streckenöffnungszeiten. Die Streckenöffnungszeiten richten sich

nach der Besetzung des Fahrdienstes der DB Netz AG in den Stellwerken Mengen und Radolfzell.

- Die Besetzung des Stellwerkes Mengen (maßgebendes Stellwerk, da dies der Zugleiter der Ablachtal-Bahn ist)

Montag bis Freitag	4.34 Uhr – 23.50 Uhr
Samstag	5.22 Uhr – 23.30 Uhr
Sonn- und Feiertage	5.22 Uhr – 23.50 Uhr

- Die Besetzung des Stellwerkes Radolfzell

Montag bis Freitag	4.10 Uhr – 1.21 Uhr
Samstag	4.37 Uhr – 1.21 Uhr
Sonn- und Feiertage	5.38 Uhr – 1.21 Uhr

Eine Besetzung der beiden Stellwerke oder eines der Stellwerke über diese Zeiten hinaus, bedarf vorheriger Abklärung durch die Ablachtal-Bahn mit der DB-Netz AG. Die dafür entstehenden Kosten sind lt. Anlage 1 b) SNB-BT durch das verursachende EVU zu tragen.

4.3.5. Sonstige Leistungen

Für die Erbringung sonstiger Leistungen wird von allen EVU gleichermaßen ein Kostensatz nach Anlage 1 erhoben.

Anlage 1

a) Trassenpreise

Das Nutzungsentgelt für den Streckenbereich der Ablachtal-Bahn von Stockach (km 17,846) bis Mengen (km 55,934) beträgt.

Zugart	Trassenpreis (pro gefahrenem Trassenkilometer)
Güterverkehr	19,60 €
Personenzug mit Diesellokomotive incl. Ausnahmegenehmigung	26,30 €
Personenzug mit Dampflokomotive incl. Ausnahmegenehmigung	28,55 €

Berechnet werden die tatsächlich gefahrenen Trassenkilometer bis zu den jeweiligen Anschlusspunkten an andere Infrastrukturbetreiber oder Weichen für Rangier- und Verladegleise der Ablachtal-Bahn.

Dies sind:

- Stockach (Nähe Esig) km 17,846
- Schwackenreute von Stockach kommend km 27,900
- Schwackenreute von Mengen kommend km 27,400
- Sauldorf von Stockach kommend km 32,300
- Sauldorf von Mengen kommend km 32,750
- Krauchenwies km 47,510
- Mengen (Esig) km 55,934

Die gefahrenen Trassenkilometer auf den Rangier- und Verladegleisen werden nicht in Rechnung gestellt.

b) Besondere Nutzungsentgelte

Für alle Leistungen der Ablachtal-Bahn, die über den Umfang der Punkte 4.1 bis 4.3 der SNB-BT hinaus gehen, gelten folgende Verrechnungssätze:

Leistung	Preis
Eisenbahnbetriebsleiter oder örtlicher Eisenbahnbetriebsleiter z.B. Begleitung von Arbeitszügen, Behebung von durch das EVU verursachten Störungen, etc.	85 €/Std.
Einweisung von Lokführern (incl. aller Fahrtkosten und Arbeitszeit des EBL)	1.000 € pauschal
Verwaltung	85 €/Std.
Technischer Mitarbeiter	65 €/Std.
Bearbeiten des Änderungswunsches an einer bereits festgelegten Zugtrasse	40 € pauschal
Bestellung einer Trassen unter 3 Stunden vor der geplanten Abfahrt	40 € pauschal
Zugleiter bzw. Fahrdienstleiter (außerhalb der o.g. Dienstzeiten, sofern diesen die DB Netz AG zur Verfügung stellt)	85 €/Std.
Abstellen eines Zuges oder Waggons mit Blockade der Strecke, sofern die Ablachtal-Bahn diese Situation nicht zu vertreten hat, nur nach vorheriger schriftlicher Genehmigung durch den EBL. Aufgrund des Einzugsverkehrs sind dann keine weiteren Verkehre mehr möglich.	200 €/Std.

Kilometergeld PKW für die o.g. Personen für tatsächlich gefahrene Strecke 0,90 €/km.

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

Anlage 2

Verzeichnis der Ansprechpartner

a) Geschäftsführer

Hans-Gerd Gnad
Bleicherstrasse 14
78467 Konstanz
Tel.: 0 75 31 / 991 49 40
Fax: 0 75 31 / 991 47 99

b) Oberster Betriebsleiter

Dipl.-Ing.(FH) Bruno A. Knödler
Kiefernweg 16
89081 Ulm-Jungingen
Tel.: 0731 / 67 818
Fax: 0731 / 62 526
Mobil: 0151 / 525 88 549
Email: Bruno.Knoedler@t-online.de

c) Stv. Oberster Betriebsleiter

Dipl.-Ing.(FH) Herman Walter
Im Leimenbosch 6
77656 Offenburg (Elgersweiler)
Tel.: 0781 / 56 377
Fax: 0781 / 85 468
Mobil: 0171 / 752 42 18
Email: her.walter@web.de

d) Örtlicher Betriebsleiter (Bhf. Krauchenwies)

Dipl. Wirt.-Ing. (FH) Peter Kible
Robert-Bosch-Str. 1
72505 Krauchenwies
Tel. und Mobil: 0 75 76 / 777-186
Fax: 0 75 76 / 777-386
Email: peter.kible@tegometall.com
Ablachtal-Bahn@gmx.de