THÜRINGER EISENBAHN

GmbH
Binderslebener Landstraße 183
99092 Erfurt

Schienennetz-Nutzungsbedingungen
Allgemeiner Teil

SNB-AT

gültig ab 14. Dezember 2025

Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege – Allgemeiner Teil (SNB-AT)

Verzeichnis der Abkürzungen

1 Zweck und Geltungsbereich

2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen
2.1 Infrastrukturnutzungsvertrag, Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung, Aufnahme des Betriebes, Zugangsberechtigung
2.2 Haftpflichtversicherung
2.3 Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnisse
2.4 Anforderungen an Fahrzeuge
2.5 Sicherheitsleistung

3 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur
3.1 Allgemeines
3.2 Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen
3.3 Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung
3.4 Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr
3.5 Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege
3.6 Rahmenverträge
3.7 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

4 Nutzungsentgelt
4.1 Bemessungsgrundlagen
4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge
4.3 Umsatzsteuer
4.4 Zahlungsweise
4.5 Aufrechnungsbefugnis

5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien
5.1 Grundsätze
5.2 Informationen zu einzelnen Zugfahrten
5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung
5.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis
5.5 Mitfahrt im Führerraum
5.6 Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur
5.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

6 Haftung
6.1 Grundsatz
6.2 Mitverschulden
6.3 Haftung der Mitarbeiter

6.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadensverursacher
6.5 Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan

7 Gefahren für die Umwelt
7.1 Grundsatz
7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen
7.3 Bodenkontaminationen
7.4 Ausgleichspflicht zwischen Betreibern der Schienenwege und EVU

Verzeichnis der Abkürzungen

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BOA	Verordnung(en) über Bau und Betrieb von Anschlußbahnen
BT	Besonderer Teil
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBOA	Verordnung(en) über Bau und Betrieb von Anschlußbahnen
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
EIGV	Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung
ESBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschiffahrt
HPflG	Haftpflichtgesetz
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
SNB-AT	Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege – Allgemeiner Teil
TEIV	Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.

1 Zweck und Geltungsbereich

1.1 Die SNB-AT gewährleistet gegenüber jedem Zugangsberechtigten einheitlich
- die diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und
- die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen.

1.2 Die SNB-AT gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen Betreibern der Schienenwege und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur – mit Ausnahme der Nutzung von Serviceeinrichtungen – und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt.

1.3 Vertragliche Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und den von ihnen beauftragten EVU haben keinen Einfluss auf die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Zugangsberechtigten und den Betreibern der Schienenwege.

1.4 Die Bestimmungen betreffend Zugangsberechtigte und EVU gelten sinngemäß auch für Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, ohne EVU zu sein (Fahrzeughalter im Sinne des AEG).

2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

2.1 Infrastrukturnutzungsvertrag, Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung, Aufnahme des Betriebes, Zugangsberechtigung

2.1.1 Der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur des Betreibers der Schienenwege setzt den vorherigen Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrags voraus. Der Infrastrukturnutzungsvertrag hat jeweils eine Laufzeit von einer Netzfahrplanperiode und regelt die anzuwendenden Geschäftsbedingungen und die jeweiligen Nutzungsentgelte. Die Vereinbarung des Umfangs der Nutzung im Einzelnen (Trassen) erfolgt auf Grundlage von Einzelnutzungsverträgen und richtet sich nach Ziff. 3.

2.1.2 Bei Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrags (2.1.1) weist der Zugangsberechtigte durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass er im Besitz folgender behördlicher Genehmigungen ist:

- einer Genehmigung zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne des § 6 Abs. 1 Nr. 1 AEG bzw. einer Genehmigung für die selbständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Fahrzeughalter im Sinne des § 6 Abs. 1 Nr. 2 AEG oder
- einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen bzw. für die selbständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen und

- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder
- einer Sicherheitsbescheinigung aus einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union und einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG.

Soweit das EVU gemäß § 7a Abs. 1 Satz 2 AEG über keine Sicherheitsbescheinigung verfügen muss, weist es die Einhaltung der Voraussetzungen und das Vorliegen einer Genehmigung über die Aufnahme des Betriebs nach § 7f Abs. 1 Nr. 1 AEG nach. Die Zugangsberechtigung beschränkt sich in diesem Fall auf Verkehrsleistungen als Regionalbahn im Sinne von § 2 Abs. 8 und 9 AEG. Bei der vorstehenden Definition sind auch Anschlussbestellungen von Trassen bei der DB Netz AG zu berücksichtigen.

Zugangsberechtigte, die selbst kein EVU sind oder die vorstehenden Voraussetzungen nicht erfüllen, haben ein EVU zu benennen, in dessen Person die vorstehenden Voraussetzungen erfüllt sind.

2.1.3 Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Genehmigung verlangt der Betreiber der Schienenwege die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache.

2.1.4 Den Widerruf und jede Änderung der Genehmigung, der Sicherheitsbescheinigung oder der zusätzlichen nationalen Bescheinigung teilt der Zugangsberechtigte dem Betreiber der Schienenwege unverzüglich schriftlich mit.

2.2 Haftpflichtversicherung

Bei Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrags weist das EVU das Bestehen einer Haftpflichtversicherung im Sinne §§ 14ff. AEG nach. Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag zeigt es dem Betreiber der Schienenwege unverzüglich schriftlich an.

2.3 Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnisse

2.3.1 Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss die Anforderungen der für die jeweilige Eisenbahninfrastruktur geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO) erfüllen und die deutsche Sprache in dem für seine jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang in Wort und Schrift beherrschen. Dies gilt auch für Betriebspersonal von Fahrzeugen, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden.

2.3.2 Wer ein Eisenbahnfahrzeug führt, bedarf der dazu erforderlichen Erlaubnis gemäß VDV-Schrift 753.

2.3.3 Der Betreiber der Schienenwege vermittelt dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis (z. B. gemäß VDV-Schrift 755) und stellt die dafür erforderlichen Informationen zur Verfügung. Er kann sich mit Zustimmung des EVU eines Erfüllungsgehilfen bedienen. Der

Betreiber der Schienenwege verlangt für die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt, wenn er hierzu Regelungen im Besonderen Teil seiner Schienennetz-Benutzungsbedingungen getroffen hat. Nach der erstmaligen Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis kann das EVU seinem Personal die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis auch selbst vermitteln.

2.4 Anforderungen an Fahrzeuge

2.4.1 Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung den Bestimmungen der für die jeweilige Eisenbahninfrastruktur geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO) entsprechen und von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne des Teils 2 EIGV verfügen. Hiervon kann im Falle der beabsichtigten Nutzung von Wartungsarbeiten und anderen technischen Einrichtungen sowie bei Probe- und Versuchsfahrten abgewichen werden, wenn der betriebssichere Einsatz des Fahrzeugs auf andere Weise gewährleistet ist. § 1 Abs. 3 EIGV bleibt unberührt.

2.4.2 Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muss mit den im Besonderen Teil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen beschriebenen baulichen und betrieblichen Standards sowie den Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen der benutzten Schienenwege kompatibel sein.

2.4.3 Das EVU bestätigt das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß Punkt 2.4.1 und 2.4.3 auf Verlangen des Betreibers der Schienenwege.

2.5 Sicherheitsleistung

2.5.1 Der Betreiber der Schienenwege macht die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von der Leitung einer angemessenen Sicherheit abhängig, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen.

2.5.2 Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten können insbesondere bestehen

- bei länger als einen Monat dauerndem Zahlungsverzug mit einem vollen Rechnungsbetrag bzw. mit einer vollen monatlich zu entrichtenden Zahlung,
- bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgelts oder
- bei Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens.

2.5.3 Angemessen sind monatliche Sicherheitsleistungen in Höhe eines in den kommenden drei Monaten durchschnittliche zu entrichtenden Monatsentgeltes. Lässt sich ein für die kommenden drei Monate durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgelt nicht ermitteln, ist auf Höhe des in den vergangenen drei Monaten zu entrichtenden Monatsentgeltes abzustellen.

2.5.4 Die Sicherheitsleistung kann gemäß § 232 BGB oder durch Bankbürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzichts auf die Einrede der Vorausklage) erbracht werden.

2.5.5 Kommt das EVU dem nach Maßgabe von 2.5.1 bis 2.5.4 in Textform geäußerten Verlangen nach Sicherheitsleistung nicht innerhalb von 10 Tagen nach, ist der Betreiber der Schienenwege ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheitsleistung erbracht worden ist.

2.5.6 Der Zugangsberechtigte kann die Sicherheitsleistung durch monatliche Vorauszahlung des zu entrichtenden Entgeltes abwenden.

3 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

3.1 Allgemeines

3.1.1 Die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur ist nur im Rahmen und nach Maßgabe der vertraglichen Vereinbarungen zulässig.

3.1.2 Für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur gelten ergänzend zu den gesetzlichen Bestimmungen die im Besonderen Teil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen enthaltenen Vorschriften des Betreibers der Schienenwege.

3.1.3 Alle weiteren Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind (z. B. Fahrplanunterlagen), stellt der Betreiber der Schienenwege dem EVU zur Verfügung. Das EVU kann die zur Verfügung gestellten Informationen vervielfältigen.

3.1.4 Die konkrete Benutzung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach den vom Betreiber der Schienenwege auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarung erstellten Fahrplanunterlagen, die dem EVU übergeben worden sind.

3.2 Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen

3.2.1 Die formalen und inhaltlichen Vorgaben für Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen richten sich nach den im Besonderen Teil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen enthaltenen Vorgaben.

3.2.2 Ist ein Antrag unvollständig oder sonst mit Mängeln behaftet, fordert der Betreiber der Schienenwege fehlende oder berichtigende Angaben unverzüglich nach.

3.2.3 Fehlende oder berichtigende Angaben sind bei Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans grundsätzlich innerhalb der für die Netzfahrplanerstellung vorgesehenen Antragsfrist gemäß Punkt 3.3.1 nachzuliefern. Werden fehlende oder berichtigende Angaben nach Ablauf der für die

Netzfahrplanerstellung vorgesehenen Antragsfrist gemäß Punkt 3.3.1 nachgeliefert, wird der Antrag als solcher zum Gelegenheitsverkehr behandelt.

3.2.4 Abweichend von Punkt 3.2.3 Satz 1 fehlende oder berichtigende Angaben innerhalb von drei Werktagen nach Zugang der Mitteilung des Betreibers der Schienenwege gemäß Punkt 3.2.2 nachzuliefern, wenn die Mitteilung den EVU erst nach Ablauf oder bis zu zwei Tagen vor Ablauf der für die Netzfahrplanerstellung vorgesehenen Antragsfrist gemäß Punkt 3.3.1zugeht. Punkt 3.2.3 Satz 2 gilt entsprechend.

3.3 Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung

3.3.1 Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans können frühestens einen Monat vor dem zweiten Montag im April des Jahres, in welchem der jeweilige Netzfahrplan beginnt, gestellt werden. Anträge müssen bis spätestens zu diesem zweiten Montag im April bei dem Betreiber der Schienenwege eingegangen sein.

3.3.2 Der Betreiber der Schienenwege erstellt spätestens bis zum ersten Montag im Juli des Jahres, in welchem der jeweilige Netzfahrplan beginnt, einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf.

3.3.3 Zugangsberechtigte, die innerhalb der in Punkt 3.3.1 festgelegten Frist Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans gestellt haben, können einen Monat lang schriftlich Stellung zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf nehmen. Die Frist zur Stellungnahme beginnt mit Ablauf der Frist gemäß Punkt 3.3.2.

3.3.4 Nach Ablauf der Frist zur Stellungnahme gemäß Punkt 3.3.3 ergreift der Betreiber der Schienenwege innerhalb von einer Woche eine geeignete Maßnahme, um berechtigten Beanstandungen am vorläufigen Netzfahrplanentwurf Rechnung zu tragen. Nach Ablauf dieser Frist steht der endgültige Netzfahrplanentwurf fest.

3.3.5 Auf der Grundlage des endgültigen Netzfahrplanentwurfs gibt der Betreiber der Schienenwege unverzüglich ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 20 Abs. 1 ERegG ab oder teilt die Ablehnung des Antrages mit. Die Ablehnung ist zu begründen.

3.3.6 Das Angebot kann nur innerhalb von fünf Werktagen angenommen werden.

3.4 Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr

3.4.1 Anträge auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans (Gelegenheitsverkehr) können jederzeit gestellt werden.

3.4.2 Der Betreiber der Schienenwege gibt
bei Anträgen auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans (§ 56 Abs. 1 ERegG) innerhalb einer Frist unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von fünf Arbeitstagen ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 20 Abs. 1 ERegG ab oder teilt die Ablehnung des Antrages mit. Die Ablehnung ist zu begründen.

3.4.3 Von der Frist gemäß Punkt 3.4.2 Satz 1 kann der Betreiber der Schienenwege in Fällen besonders aufwendiger Bearbeitung abweichen. Fälle, die einer besonders aufwendigen Bearbeitung bedürfen, sind:

a) Zugfahrten, die besondere Sicherheitsmaßnahmen erfordern (z. B. Beförderung besonders gefährlicher Güter wie etwa Stoffe der Klasse 7 RID),
b) außergewöhnliche Transporte (z. B. Fahrten mit Lademaßüberschreitungen),
c) Probefahrten (Versuchszüge),
d) Fahrten mit Nebenfahrzeugen.

Die Frist für die Entscheidung über einen solchen Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen beträgt maximal vier Wochen, sofern in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen – Besonderer Teil nicht eine kürzere Frist festgelegt ist.

3.4.4 Fälle, die einer besonders aufwendigen Bearbeitung bedürfen, liegen auch dann vor, wenn bei der Bearbeitung eines Antrages auf Zuweisung von Zugtrassen mehrere Betreiber der Schienenwege zu beteiligen sind. In diesen Fällen verlängert sich die Frist gemäß Punkt 3.4.2 Satz 1 entsprechend der Anzahl der Beteiligten Betreiber der Schienenwege um jeweils fünf Arbeitstage. Die maximale Frist für die Entscheidung über den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen darf jedoch vier Wochen insgesamt nicht überschreiten.

3.4.5 Das Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 20 Abs. 1, 55 Abs. 1 ERegG im Gelegenheitsverkehr gilt als angenommen, wenn dem Betreiber der Schienenwege nicht innerhalb von fünf Arbeitstagen eine Ablehnung oder eine Mitteilung über die Erforderlichkeit einer besonders aufwendigen Bearbeitung zugeht.

3.5 Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege

Beantragt ein Zugangsberechtigter Zugtrassen, welche die Schienenwege mehrerer Betreiber der Schienenwege betreffen, wird der Zugangsberechtigte bei allen betroffenen Betreibern der Schienenwege die Zugtrassen beantragen. Der Betreiber, in dessen Netz oder von dessen Netz eine Zugtrasse übergeht, wird unverzüglich mit dem übergebenden bzw. übernehmenden Netzbetreiber eine Abstimmung vornehmen.

3.6 Rahmenverträge

Der Betreiber der Schienenwege bietet keine Rahmenverträge gemäß § 49 ERegG an.

3.7 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

Liegen bei der Netzfahrplanerstellung Anträge über gleichzeitige, miteinander nicht vereinbarende Zuweisungen vor, geht der Betreiber der Schienenwege im Rahmen des 3 § 52 ERegG mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vor:

a) Der Betreiber der Schienenwege nimmt Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zugleich auf. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen. Werden in den Verhandlungen Lösungen gefunden, werden diese vom Betreiber der Schienenwege dokumentiert.
b) Der Betreiber der Schienenwege kann zur Lösung von Konflikten abweichend von Buchstabe a einzelnen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten Zugtrassen anbieten, die von den beantragten Zugtrassen abweichen. Er muss Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten aufnehmen, wenn zweiseitige Verhandlungen nicht zum Erfolg geführt haben.
c) Kommt eine Einigung nicht zustande, greift das Verfahren nach § 52 Abs. 7 bis 9 ERegG.

4 Nutzungsentgelt

4.1 Bemessungsgrundlagen

Grundlage der Bemessung des Entgeltes für die Benutzung der Schienenwege und die Erbringung von Leistungen sind die im Besonderen Teil dieser Nutzungsbedingungen enthaltenen Entgeltgrundsätze des Betreibers der Schienenwege. Die Liste der Entgelte ist Bestandteil des Besonderen Teils der Nutzungsbedingungen.

4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge

Nach den Entgeltgrundsätzen des Betreibers der Schienenwege eingeräumte Entgeltnachlässe hat der Zugangsberechtigte auszugleichen, wenn und soweit die Voraussetzungen für ihre Gewährung nicht erfüllt werden. Dies gilt entsprechend für den Ausgleich von Aufschlägen durch den Betreiber der Schienenwege.

4.3 Umsatzsteuer

Die vom Zugangsberechtigten nach den Entgeltsätzen des Betreibers der Schienenwege zu entrichtenden Entgelte werden zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe berechnet.

4.4 Zahlungsweise

Das zu entrichtende Entgelt hat der Zugangsberechtigte auf seine Kosten grundsätzlich binnen einer Woche nach Zugang der Rechnung auf ein von dem Betreiber der Schienenwege zu bestimmendes Konto zu überweisen. Der Betreiber der Schienenwege kann im Besonderen Teil seiner Schienennetz-Benutzungsbedingungen Regelungen über Abschlagszahlungen für bereits erbrachte Leistungen vorsehen.

4.5 Aufrechnungsbefugnis

Die Vertragspartner können gegen Forderungen des jeweils anderen Vertragspartners nur aufrechnen, wenn diese Forderungen unbestritten oder rechtskräftig festgestellt sind.

5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

5.1 Grundsätze

5.1.1 Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit, die den Besonderheiten bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur Rechnung trägt und negative Auswirkungen auf die andere Vertragspartei so gering wie möglich hält.

5.1.2 Zur Gewährleistung der Sicherheit und Effizienz bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur übermitteln sich die Vertragsparteien gegenseitig und unverzüglich alle notwendigen Informationen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf gefährliche Ereignisse.

5.1.3 Die Vertragsparteien benennen im Vertrag eine oder mehrere Person(en) bzw. Stelle(n), die befugt und in der Lage ist (sind), binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen in deren Namen zu treffen.

5.2 Informationen zu einzelnen Zugfahrten

5.2.1 Der Betreiber der Schienenwege stellt sicher, dass der Zugangsberechtigte / das EVU zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:

a) den Zustand der benutzten Eisenbahninfrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und die sich auf den Zugverkehr des EVU auswirken können (z. B. Bauarbeiten, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Signaländerungen, Änderungen der technischen oder betrieblichen Eigenschaften des Fahrwegs),

b) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, soweit sie für weitere Dispositionen des Zugangsberechtigten von Bedeutung sein können,
c) die Position des Zuges (nur auf Anfrage).

5.2.2 Das EVU stellt sicher, dass der Betreiber der Schienenwege zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:
a) die Zusammensetzung des Zuges (z. B. Länge, Zugmasse, Veränderungen gegenüber der Trassenanmeldung),
b) etwaige Besonderheiten (z. B. Beförderung gefährlicher Güter gemäß GGVSEB/RID und deren Position im Zugverband, Lademaßüberschreitungen),
c) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere verspätungsrelevante Faktoren (z. B. eingeschränktes Bremsvermögen, Ausfall von Triebfahrzeugen).

5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung

5.3.1 Über besondere Vorkommnisse, namentlich über Abweichungen vom vereinbarten Fahr- und Betriebsplan sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebsabwicklung) informieren sich der Betreiber der Schienenwege und das EVU umgehend über sich ergebende betriebliche Auswirkungen auf dessen Zugfahrten.

5.3.2 Die Vertragsparteien verpflichten sich, Störungen zu beseitigen. Die Beseitigung der Störung geschieht unverzüglich, es sei denn, eine unverzügliche Beseitigung ist unzumutbar.

5.3.3 Zur Beseitigung der Störung wendet der Betreiber der Schienenwege die Regelungen an, die bei ihm für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten. Diese Regelungen sind als Bestandteile der Schienennetz-Benutzungsbedingungen für das EVU verbindlich.

5.3.4 Zur Beseitigung der Störung kann der Betreiber der Schienenwege insbesondere Züge verlangsamt oder beschleunigt verkehren lassen, Züge umleiten oder die Benutzung einer anderen als der vereinbarten Eisenbahninfrastruktur vorsehen. Bei Störungen soll Zügen in entsprechender Anwendung der gesetzlichen Maßgaben für die Vergabe von Zugtrassen (§ 9 Abs. 4 EIBV) Vorrang eingeräumt werden.

5.3.5 Das EVU hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Eisenbahnfahrzeugen), unverzüglich zu beseitigen. Es hat insbesondere dafür zu Sorge zu tragen, dass die Schienenwege nicht über das vertraglich vereinbarte Maß hinaus in Anspruch genommen werden (z. B. durch liegengebliebene Züge). In jedem Fall ist auch der Betreiber der Schienenwege jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z. B. durch Abschleppen liegen gebliebener Züge).

5.3.6 Der Betreiber der Schienenwege hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen, Weichenstörungen), unverzüglich zu beseitigen.

5.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis

Der Betreiber der Schienenwege hat auf seinem Betriebsgelände das Recht, sich jederzeit davon zu überzeugen, dass das EVU seinen vertraglichen Pflichten nachkommt. Soweit es zur Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Betriebes notwendig ist, können dazu legitimierte Personale des Betreibers der Schienenwege Fahrzeuge des EVU betreten und dem Personal des EVU Weisungen erteilen. Das Personal des EVU hat den Weisungen Folge zu leisten.

5.5 Mitfahrt im Führerraum

Der Betreiber der Schienenwege bzw. seine von ihm dazu legitimierten Personale dürfen, um sich vom ordnungsgemäßen Zustand der Eisenbahninfrastruktur überzeugen zu können, nach vorheriger Abstimmung mit den gemäß Punkt 5.1.3 benannten Personen bzw. Stellen in den Führerräumen der Fahrzeuge des EVU mitfahren. Die Mitfahrt erfolgt unentgeltlich.

5.5 Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur

Der Betreiber der Schienenwege ist berechtigt, die Eisenbahninfrastruktur sowie die technischen und betrieblichen Standards für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur unter angemessener Berücksichtigung der Belange der Zugangsberechtigten zu verändern. Über geplante Änderungen informiert er die Zugangsberechtigten unverzüglich. Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

5.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

5.7.1 Der Betreiber der Schienenwege führt Instandhaltungs- und Baumaßnahmen im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren so durch, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU so gering wie möglich gehalten werden.

5.7.2 Der Betreiber der Schienenwege nutzt grundsätzlich die im Netzfahrplan für Instandhaltungs- und Baumaßnahmen vorgehaltene Schienenwegkapazität. Etwaige Nutzungseinschränkungen von Schienenwegen aufgrund vorhersehbarer Instandhaltungs- und Baumaßnahmen ergeben sich aus dem Besonderen Teil der Schienennetz- Benutzungsbedingungen. Für Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan gilt Punkt 6.5.

5.7.3 Der Betreiber der Schienenwege kann Instandhaltungs- und Baumaßnahmen, die aus Gründen der Sicherheit des Betriebes keinen Aufschub dulden, jederzeit

durchführen. Er informiert das EVU über die Auswirkungen auf dessen Betriebsabwicklung unverzüglich (z. B. in Textform oder durch Veröffentlichungen im Internet).

6 Haftung

6.1 Grundsatz

6.1.1 Jeder Vertragspartner haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die Schienennetz- Benutzungsbedingungen (BT) keine davon abweichenden Regelungen enthalten.

6.1.2 Die Vertragsparteien haften einander für mittelbare Schäden nur bei Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit sowie bei grobem Verschulden. Bei einfacher Fahrlässigkeit haften die Vertragsparteien einander für mittelbare Schäden nur bei Verletzung vertragswesentlicher Pflichten und nur für typischerweise vorhersehbare Schäden. Im Übrigen besteht keine Haftung für mittelbare Schäden.

6.1.3 Im Verhältnis zwischen Betreiber der Schienenwege und EVU wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 10.000 Euro übersteigt; es gilt ferner nicht, wenn einem Beteiligten Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt oder wenn außer eigenen Sachschäden der Beteiligten auch Sachschäden Dritter oder Personenschäden zu ersetzen sind.

6.2 Mitverschulden

§ 254 BGB und – im Rahmen seiner Voraussetzungen – § 13 HPflG gelten entsprechend.

6.3 Haftung der Mitarbeiter

Die Haftung der Mitarbeiter geht nicht weiter als die Haftung der Vertragsparteien. Die persönliche Haftung der Mitarbeiter gegenüber Dritten bleibt unberührt. Ein Rückgriff auf Mitarbeiter der jeweils haftenden Vertragspartei ist nur dieser selbst unter Zugrundelegung ihrer internen Grundsätze möglich.

6.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadensverursacher

Kann nicht festgestellt werden, wer einen Schaden beim Betreiber der Schienenwege oder bei Dritten verursacht hat, haften beide Vertragsparteien zu gleichen Teilen. Wenn weitere EVU die betreffenden Schienenwege mitbenutzen bzw. mitbenutzt haben, gilt folgende Regelung:

a) Weist ein EVU nach, dass es zur Entstehung des Schadens offensichtlich nicht beigetragen haben kann, ist es von der Haftung frei.

b) Im Übrigen wird der Schaden zunächst zu gleichen Teilen auf die Anzahl der insgesamt verbleibenden Beteiligten aufgeteilt.
c) Der hiernach auf die EVU insgesamt entfallende Anteil wird unter diesen sodann in dem Verhältnis aufgeteilt, welches sich aus dem Umfang der tatsächlichen Nutzung der Schienenwege in den letzten drei Monaten vor Schadenseintritt ergibt.

6.5 Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan

Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan, die auch bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht vermieden werden konnte, liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen jeweils zu Lasten und Gefahr der im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartei, sofern zwischen den Parteien auf der Grundlage von Regelungen im Besonderen Teil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen nichts anderes vereinbart ist. Die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit sowie gesetzlich vorgesehene Minderungsrechte bleiben hiervon unberührt.

7 Gefahren für die Umwelt

7.1 Grundsatz

Das EVU ist verpflichtet, umweltgefährdende Einwirkungen zu unterlassen. Insbesondere darf ein Umschlag von umweltgefährdenden Gütern und Stoffen wie auch eine Betankung von Fahrzeugen nur an dafür vorgesehenen geeigneten Stellen erfolgen.

7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen

Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Betriebsdurchführung des EVU oder gelangen wassergefährdende Stoffe aus den vom EVU verwendeten Betriebsmitteln in das Erdreich oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren, hat das EVU unverzüglich die nächste besetzte Betriebsstelle des Betreibers der Schienenwege zu verständigen. Diese Meldung lässt die Verantwortlichkeit des EVU für die sofortige Einleitung von Gegen- und Rettungsmaßnahmen (z. B. Benachrichtigung der nächsten Polizeibehörde, Feuerwehr usw.) unberührt. Macht die Gefahrensituation gemäß Satz 1 eine Räumung von Betriebsanlagen des Betreibers der Schienenwege notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.

7.3 Bodenkontaminationen

Bei Bodenkontaminationen, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, veranlasst der Betreiber der Schienenwege die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen. Die Kosten der Sanierung trägt das verursachende EVU. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung im Innenverhältnis nach Punkt 6.4.

7.4 Ausgleichspflicht zwischen Betreibern der Schienenwege und EVU

Ist der Betreiber der Schienenwege als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt das EVU die dem Betreiber der Schienenwege entstehenden Kosten. Hat der Betreiber der Schienenwege zur Verursachung des Schadens beigetragen, so hängt die Ersatzpflicht von den Umständen, insbesondere davon ab, wie weit der Schaden überwiegend von dem einen oder anderen verursacht worden ist. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 6.4.

THÜRINGER EISENBAHN

GmbH
Binderslebener Landstraße 183
99092 Erfurt

Schienennetz-Nutzungsbedingungen
Besonderer Teil

SNB-BT

gültig ab 14. Dezember 2025

1. Allgemeine Informationen

Es gelten die Schienennetznutzungsbedingungen der Thüringer Eisenbahn – Allgemeiner Teil (SNB-AT) unter Beachtung der nachstehenden Bestimmungen.

1.1 Veröffentlichungen

Die Veröffentlichungen der SNB der Thüringer Eisenbahn GmbH erfolgen auf der Internet-Seite www.thueringer-eisenbahn.de.

1.2 Ansprechpartner

Thüringer Eisenbahn GmbH
Peter Raulfs
Betriebsleitung
Binderslebener Landstraße 183
99092 Erfurt
Tel. 0361 / 541 571-0
Fax 0361 / 541 571-24
peter.raulfs@thueringer-eisenbahn.de

2. Grundzüge des Trassenpreissystems

Die Trassenentgelte sind gemäß der Vorgaben des § 32 Abs. 1, 2 ERegG kalkuliert.

Maßstab für die Berechnung der Entgelte der Thüringer Eisenbahn GmbH sind somit die auf die Leistungserbringung entfallenden Vollkosten des Unternehmens abzüglich der erhaltenen Zuschüsse zuzüglich einer angemessenen Rendite auf das eingesetzte Kapital. Die ermittelte Summe der berücksichtigungsfähigen Kosten zzgl. Rendite wird im Wege einer Divisionskalkulation nach dem zu erwartenden Regelvolumen der Leistungen auf die Leistungen des Mindestzugangspakets verrechnet.

Bei den Trassenentgelten findet eine Differenzierung der Grundpreise je Zugkilometer nach SPNV, SPFV, Museums-, Nostalgie-, Touristik- und Charterverkehren und SGV statt, die sich an der unterschiedlichen Tragfähigkeit dieser Segmente orientiert.

Innerhalb des SPNV wird anhand der Markttragfähigkeit zwischen zwei Segmenten unterschieden. Für das Segment der Verkehr, die sich hinsichtlich der Taktung innerhalb der im Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2018-2022 auf den jeweiligen Relationen vorgesehenen Umfang bewegt, ist von einer höheren Markttragfähigkeit aufgrund der Bereitschaft des Bestellers zur Abdeckung einer Grundversorgung auszugehen. Für ergänzende Verkehre, die insbesondere zur Verbesserung der Auslastung der Infrastruktur zu Schwerpunktzeiten denkbar erscheinen (insb. Verbesserung des Angebots für Berufspendler) ist die Markttragfähigkeit derzeit als eher gering einzustufen, was sich auch darin gezeigt hat, dass der eigenwirtschaftlich betriebene Versuch einer Taktverdichtung durch ein privates EVU im Frühjahr 2018 nicht fortgeführt werden konnte. Für dieses Segment, das derzeit

damit absehbar nicht besetzt ist, wird daher entsprechend der Vorgabe des § 36 Abs. 3 S. 3 ERegG ein Grenzkostenpreis angesetzt. Sollte es zur Verstetigung zusätzlicher Verkehre kommen, wird für kommende Netzfahrplanperioden eine Neuzuschneidung der getroffenen Entgeltabgrenzung überprüft werden.
Für den SPNV werden die Lok- und Leerfahrten aufgrund des geringeren Fahrzeug- bzw. Zuggewichts und des erwartbar geringen Aufkommens mit einem Grenzkostenpreis versehen.

Für das Segment SPFV, in dem derzeit keine Verkehre stattfinden, wird entsprechend der Vorgabe des § 36 Abs. 3 S. 3 ERegG für Lastfahrten ein Grenzkostenpreis erhoben.

Das Segment der Museums-, Nostalgie-, Touristik- und Charterverkehre wird wie folgt definiert:

1. Bereich Touristik- und Charter: Fahrten die zu einem bestimmten, für alle Teilnehmer gleichen und gemeinsam verfolgten Zweck angeboten werden. Zwischenhalte dienen nur entweder dem Einstieg oder dem Ausstieg von Reisenden oder erfolgen aufgrund von Lokführererholungshalt oder Personalwechsel. Eine Relation in diesem Segment darf maximal 30 Mal in der Netzfahrplanperiode durch einen Zugangsberechtigten bedient werden. Bei häufigerer Bedienung erfolgt eine nachträgliche Eingruppierung in einer der Segmente R1-R3 und ggf. eine Nacherhebung von Entgelten.
2. Bereich Museum und Nostalgie: Fahrten mit historischen Fahrzeugen.

Weil in diesem Segment derzeit nur unregelmäßig Verkehre stattfinden, wird für Lastfahrten entsprechend der Vorgabe des § 36 Abs. 3 S. 3 ERegG ein einheitlicher Grenzkostenpreis erhoben.

Beim SGV erfolgt eine Differenzierung in zwei Segmente nach dem Zuggesamtgewicht. Für einzeln fahrende Triebfahrzeuge gilt hier aufgrund des vergleichsweise geringen Gewichts und geringer Länge ein ermäßigter Preis.

Knappheitsaufschläge wurden nicht berücksichtigt, da Knappheit im eigentlichen Sinn, also wegen des Verhältnisses von Angebotskapazität und Nachfragevolumen, im vorliegenden Fall nicht bestimmend ist. Vielmehr sind die technisch-betrieblichen Grenzen des zeitlich freien Netzzugangs, bedingt durch die Eingleisigkeit der Strecken, als reale Beschränkungen des Zugangs maßgeblich.

Es findet keine explizite Unterscheidung von Regelverkehren und Gelegenheitsverkehren statt. Die Trassenentgelte sind jeweils gleich hoch, weil sowohl die Folgekosten als auch die Kostentragfähigkeit am Markt davon nicht berührt werden.

Es gelten folgende Trassenpreiskategorien:

Segment	Bezeichnung	Verkehrsart	Für Züge	Leistungsmerkmale
R 1	Standardleistung im SPNV	SPNV	Reisezüge	Schienenpersonennahverkehr (Lastfahrten) innerhalb des im Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2018-2022
R 3	Schienen-personenfern-verkehr (Lastfahrten)	SPFV	Reisezüge	Schienenpersonenfernverkehr (Lastfahrten)
R 4	Museums-, Nostalgie-, Touristik- und Charter-verkehre	SPV	Personen-züge	Lastfahrten im SPV, die entweder 1. zu einem bestimmten, für alle Teilnehmer gleichen und gemeinsam verfolgten Zweck angeboten werden. Zwischenhalte dienen nur entweder dem Einstieg oder dem Ausstieg von Reisenden oder erfolgen aufgrund von Lokführererholungshalt oder Personalwechsel. Eine Relation in diesem Segment darf maximal 30 Mal in der Netzfahrplanperiode durch einen Zugangsberechtigten bedient werden. Bei häufigerer Bedienung erfolgt eine nachträgliche Eingruppierung in einer der Segmente R1-R3 und ggf. eine Nacherhebung von Entgelten. 2. oder mit historischen Fahrzeugen erfolgen.
L 1	Lokfahrt (SGV)	SGV	Lokfahrten	Einzeln fahrende Triebfahrzeuge im Zusammenhang mit Schienengüterverkehrsdiensten
L 2	Leer-/Lokfahrt (SPV)	SPNV/SPFV/SPV	Lok- und Leerfahrten	Einzeln fahrende Triebfahrzeuge und Leerfahrten im Zusammenhang mit Schienenpersonenverkehrsdiensten
G 1	Standardzüge	SGV	Güterzüge	Güterzüge < 1.000 t Gesamtgewicht
G 2	Schwere Züge	SGV	Güterzüge	Güterzüge ≥ 1.000 t Gesamtgewicht

Die gültigen Trassenpreise sind dem Verzeichnis der Trassenentgelte zu entnehmen, welches diesem Dokument als Anlage beigefügt ist.

Der Gesamtpreis einer Trasse errechnet sich nach dem Entgelt je km für die Trassenpreiskategorie der betreffenden Strecke mal die zurückgelegte Entfernung gemäß den Angaben der Entfernungstabelle nach Ziffer 8.

Die Trassenpreise umfassen das Mindestzugangspaket gemäß Anlage 2 ERegG Nr. 1 sowie:

- Verteilung der Fahrplanunterlagen per elektronischer Post oder Fax an einen vom EVU zu benennenden Verteiler;
- Nutzung der Bahnhofsgleise im Anfangs- bzw. Endbahnhof von 30 Minuten vor Abfahrt und 30 Minuten nach Ankunft eines Zuges;
- Betriebsführung während der planmäßigen Streckenöffnungszeiten (s. Punkt 3).

Die Entgelte für Nebenleistungen, insbesondere administrativer Art, sind nach dem dafür maßgeblichen Zeitbedarf bestimmt.

Die Entgelte für Zusatzleistungen sind a) nach den durchschnittlichen Kosten und Aufwendungen für die Vorhaltung und den Betrieb der dafür benötigten Anlagen und b) nach dem dafür maßgeblichen Zeitbedarf bestimmt.

Entgeltnachlässe gemäß § 38 Abs. 3 ERegG zur Förderung der **Benutzung von Strecken mit niedrigem Ausnutzungsgrad** werden eingeräumt, soweit hierfür im Verzeichnis der Trassenentgelte Streckenabschnitte aufgeführt sind.

Zur Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehre gewährt die Thüringer Eisenbahn GmbH den Zugangsberechtigten zeitlich begrenzte Nachlässe in Form eines prozentualen Abschlags auf das reguläre Nutzungsentgelt (**Neuverkehrsnachlass**). Anreizbezogene Zu- und Abschläge werden dabei nicht berücksichtigt.

Der Neuverkehrsnachlass beträgt 30% des regulären Nutzungsentgeltes und wird längstens für die ersten 24 Monate ab der Betriebsaufnahme gewährt.

Zur Erlangung des Nachlasses muss der Zugangsberechtigte spätestens mit Anmeldung der Zugtrasse einen Antrag bei der Thüringer Eisenbahn GmbH für den Rabatt stellen.

Damit es sich um einen Neuverkehr handelt, muss der Zugangsberechtigte schriftlich darlegen, dass es sich um einen im intermodalen Wettbewerb für die Schiene neu gewonnenen oder vollständig neuen Verkehr handelt, der mit einer Mindestanzahl von 10 Zugtrassen innerhalb von 12 Monaten ab Betriebsaufnahme verkehrt.

Kein neuer Eisenbahnverkehr zur Erlangung eines Neuverkehrsnachlasses liegt vor, wenn der entsprechende Verkehr vor Anmeldung der Zugtrassen, für die der Rabatt gewährt werden soll, bereits stattgefunden hat, also insbesondere wenn:

- der Laufweg verlagert wird;
- eine Verlängerung bestehender Laufwege erfolgt hinsichtlich der Teilstrecke, die bereits vorher befahren wurde;
- eine Verkürzung bestehender Laufwege erfolgt;
- es sich um Leer- und Lokfahrten handelt, die keine notwendige Folge einer Zugtrasse sind, für die der Entgeltnachlass zur Förderung von Neuverkehren gewährt wird;
- ein Mengentausch zwischen unterschiedlichen Zugangsberechtigen (intramodale Gewinnung) erfolgt.

Unschädlich für die Gewährung des Neuverkehrsnachlasses ist es, wenn der entsprechende Verkehr in den vergangenen zwölf Monaten weniger als drei Monate in Folge stattgefunden hat oder die letzte Durchführung des entsprechenden Verkehrs zum Zeitpunkt der Verkehrsaufnahme, für die der Nachlass begehrt wird, sechs Monate oder länger zurückliegt.

3. Streckenöffnungszeiten

Die Anmeldungen von Kapazitäten zum Netzfahrplan unterliegen keinen zeitlichen Restriktionen. Auf Grundlage der zum Netzfahrplan angemeldeten und zugewiesenen Kapazitäten werden für jede Strecke Streckenöffnungszeiten festgelegt; sie werden jeweils für den gültigen Netzfahrplan veröffentlicht und können auf der Internetseite www.thueringer-eisenbahn.de eingesehen werden.

Für Bestellungen von Gelegenheitsverkehren außerhalb dieser Zeiten und daraus folgender zusätzlicher Besetzung von Dienstposten wird ein zeitabhängiger Zuschlag, multipliziert mit der Anzahl der betroffenen Dienstposten, erhoben. Dies gilt auch bei Bestellung zusätzlicher Besetzungszeiten für Rangierleistungen.

Der Zuschlag pro Stunde und Dienstposten ist in der Entgeltliste ausgewiesen.

4. Stornierung und Änderung von Trassenbestellungen

Die Stornierung und Änderung von verbindlichen Trassenbestellungen ist jederzeit vor Beginn der Zugfahrt möglich. In diesem Fall wird gemäß einer zeitlichen Staffelung abhängig vom Zeitpunkt der Abbestellung ein Teil des Trassenentgelts berechnet. Der in jedem Stornierungsfall berechnete Teil orientiert sich an dem Anteil der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs für die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen anfallen.

Das Stornierungsentgelt bei einer Stornierung weniger als 90 Tage vor Abfahrt wird abgeleitet aus dem Entgelt der stornierten Trasse und dem Zeitpunkt der Stornierung. Mit dem erhöhten Stornierungsentgelt werden Anreize gesetzt, zugewiesene Kapazität frühzeitig freizugeben. Gleichzeitig wird der aufgrund der Stornierung ersparte Anteil der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs bei der Ermittlung des erhöhten Stornierungsentgelts abgezogen.

Sofern im Falle von Verspätungen die per Fahrplan zugewiesene Zugtrasse nicht genutzt wird, kann eine spätere zeitliche Lage nach Maßgabe der Trassenverfügbarkeit und Streckenöffnungszeit genutzt werden. Der Fahrplan gilt dabei an dem bzw. an den auf dem Fahrplan angegebenen Verkehrstag bzw. Verkehrstagen sowie bis 4:00 Uhr des Folgetages. Außerhalb dieser Zeit ist die Neuzuweisung einer Trasse erforderlich.

Im Falle der dauerhaften oder zeitweiligen Änderung einer Regeltrasse wird ein Bearbeitungsentgelt erhoben.

Änderungen einer Trasse des Gelegenheitsverkehrs gelten als Stornierung.

Die nachstehenden Regelungen gelten für alle Arten von Zugfahrten.

Art und Zeitpunkt der Änderung	Entgelt für den Bearbeitungsaufwand der Änderung	Stornoentgelt der bestellten und später stornierten Trasse; Anteil [%] vom gültigen Trassenpreis
Änderung einer Regeltrasse ohne Stornierung	180 EUR je Trasse	0
Änderung einer Regeltrasse ohne Stornierung an einzelnen Verkehrstagen ohne Stornierung	40 EUR je Fahrplananordnung	0
Stornierung mehr als 90 Tage vorher		10 %
Stornierung 90 Tage bis 3 Tage vorher		25 %
Stornierung zwischen 72 und 24 Stunden vor Abfahrt		50 %
Stornierung unter 24 Std vor Abfahrt		80 %

5. Anmeldefristen

Die Frist für den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans endet am zweiten Montag im April um 24 Uhr.

Darüber hinaus ist innerhalb der Gültigkeit des Netzfahrplans der Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen im Regel- und Sonderverkehr im Rahmen freier Trassenkapazität jederzeit möglich. Die Anmeldung muss dabei aus organisatorischen Gründen mindestens einen Werktag vorher erfolgen.

6. Anreize zur Verringerung von Störungen

Anreizentgelte werden derzeit nicht erhoben.

7. Verzeichnis der Strecken und Infrastruktureigenschaften

Das Streckennetz der ThE ist in die nachfolgend aufgeführten Strecken und Streckenabschnitte eingeteilt.

Str.-Nr.	Streckenabschnitt	Betriebliche Merkmale	Streckenklasse	zul. Gesamt-Zuglänge	Anmerkungen
110	(Neustadt [b Cob] –) Landesgrenze – Sonneberg [Thür] Hbf	Hauptbahn eingleisig elektrifiziert GSM-R	D 4	300 m	Trassenbestellung nimmt DB Netz entgegen
111	Eisfeld [Thür] – Sonneberg [Thür] Hbf	Nebenbahn eingleisig Zugleitbetrieb	CM 4	200 m	
112	Sonneberg [Thür] Hbf – Blechhammer [Thür]	Nebenbahn eingleisig	D4	200 m [1]	[1]Abweichungen bei der Bedienung von Anschlussstellen und Unterwegsbahnhöfen laut SbV
	Blechhammer [Thür] – Ernstthal [Rstg]		CM 4		
	Ernstthal [Rstg] – Neuhaus a Rwg			180 m	
301	Straußfurt – Sömmerda Unt Bf	Nebenbahn eingleisig, Zugleitbetrieb	CM 4	400 m 600 m [2]	[2] Nur bei Durchfahrt zwischen Straußfurt und Kölleda
	Sömmerda Unt Bf – Kölleda	Nebenbahn eingleisig		500 m 600 m [2]	
	Kölleda – Großheringen	Nebenbahn eingleisig Zugleitbetrieb		400 m 600 m	

Die aufgeführten Streckenklassen entsprechen denen der Ril 457.0301 der DB AG.

Spurpläne sind unter der Internetseite www.thueringer-eisenbahn.de veröffentlicht.

8. Entfernungsübersicht

Maßgeblich für die Berechnung der Trassenpreise ist die folgende Entfernungstabelle.

a) Sonneberger Netz

nach / von	Landesgrenze	Sonneberg Hbf	Eisfeld Gr.	Rauenstein	Mengersgereuth-Hämmern	Sonneberg Ost Gbf	Hüttengrund-Hartsteinwerk	Blechhammer	Lauscha	Ernstthal	Nauhaus a Rwg
Landesgrenze		2,34	34,37	19,32	9,79	4,26	8,93	10,68	21,84	27,67	30,71
Sonneberg Hbf	2,34		32,03	16.98	7,45	1,92	6,59	8,34	19,50	25,33	28,37
Eisfeld Gr.	34,37	32,03		15,05	24,58	34,22	38,62	40,37	51,53	57,36	60,40
Rauenstein	19,32	16,98	15,05		9,53	18,90	23,57	25,32	36,48	42,31	45,35
Mengersgereuth-Hämmern	9,79	7,45	24,58	9,53		9,37	14,04	15,79	26,95	32,78	35,82
Sonneberg Ost Gbf	4,26	1,92	34,22	18,90	9,37		4,67	6,42	17,58	23,41	26,45
Hüttengrund-Hartsteinwerk	8,93	6,59	38,62	23,57	14,04	4,67		1,75	12,91	18,74	21,78
Blechhammer	10,68	8,34	40,37	25,32	15,79	6,42	1,75		11,16	16,99	20,03
Lauscha	21,84	19,50	51,53	36,48	26,95	17,58	12,91	11,61		5,83	8,87
Ernstthal	27,67	25,33	57,36	42,31	32,78	23,41	18,74	16,99	5,83		3,04
Neuhaus a Rwg	30,71	28,37	60,40	45,35	35,82	26,45	21,78	20,03	8,87	3,04	

b) 301 Straußfurt – Großheringen

nach / von	Straußfurt	Weißensee	Sömmerda Unt Bf	Kölleda	Olbersleben	Buttstädt	Eckartsberga	Großheringen
Straußfurt		6,39	11,84	20,52	27,90	34,34	44,33	51,80
Weißensee	6,39		5,45	14,13	21,51	27,95	37,94	45,41
Sömmerda Unt Bf	11,84	5,45		8,68	16,06	22,50	32,49	39,96
Kölleda	20,52	14,13	8,68		7,38	13,82	23,81	31,28
Olbersleben	27,90	21,51	16,06	7,38		6,44	16,43	23,90
Buttstädt	34,34	27,95	22,50	13,82	6,44		9,99	17,46
Eckartsberga	44,33	37,94	32,49	23,81	16,43	9,99		7,47
Großheringen	51,80	45,41	39,96	31,28	23,90	17,46	7,47	

Unterstrichen Bahnhofsnamen: Bahnhöfe oder Punkte der freien Strecke, an denen Anschluss an andere öffentliche EIU besteht.

9. Anforderungen an das Personal

Das EVU hat sicherzustellen, dass nur Zugpersonal zum Einsatz kommt, das streckenkundig ist sowie mit den örtlichen Besonderheiten und den Bestimmungen der SbV hinreichend vertraut ist.

10. Anforderungen an die Fahrzeuge

Triebfahrzeuge müssen folgende zugangsrelevanten Merkmale haben:

- Ausrüstung mit digitalem Zugfunk GSM-R (nur Str. 110)
- Ausrüstung mit analogem Zugfunk (Betriebsarten E und O, nicht Str. 110)
- Ausrüstung mit Zugbeeinflussung gemäß § 28 (1) 4. EBO.

11. Betriebsvorschriften

Es gilt die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) Teil A und B sowie die dort aufgeführten Bestimmungen und Regelwerke. Die SbV wird auf besondere Anforderung als Druckexemplar entgeltlich oder in elektronischer Form unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Sie steht zudem unter der Adresse www.thueringer-eisenbahn.de zum Herunterladen bereit. Die Beschaffung von weiteren, nicht von der Thüringer Eisenbahn herausgegebenen Regelwerken, auf welche die SbV Bezug nimmt, obliegt dem EVU in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten.

Anlage
Entgeltliste für den Netzfahrplan 2025/2026
Stand: 14.10.2024

1. Trassenentgelte Zugtrassen

Segment	**Entgelt** [EUR/Trkm]
R 1	**10,20**
R 3	**3,00**
R 4	**3,00**
L 1	**3,00**
L 2	**3,00**
G 1	**3,85**
G 2	**4,55**

Alle Angaben in EUR/Zugkm netto.

Beschreibung der Entgeltsegmente:

Segment	Bezeichnung	Verkehrsart	Für Züge	Leistungsmerkmale
R 1	Standardleistung im SPNV	SPNV	Reisezüge	Schienenpersonennahverkehr (Lastfahrten) innerhalb des im Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2018-2022
R 3	Schienen-personenfernverkehr (Lastfahrten)	SPFV	Reisezüge	Schienenpersonenfernverkehr (Lastfahrten)
R 4	Museums-, Nostalgie-, Touristik- und Charterverkehre	SPV	Personenzüge	Lastfahrten im SPV, die entweder 1. zu einem bestimmten, für alle Teilnehmer gleichen und gemeinsam verfolgten Zweck angeboten werden. Zwischenhalte dienen nur entweder dem Einstieg oder dem Ausstieg von Reisenden oder erfolgen aufgrund von Lokführererholungshalt oder Personalwechsel. Eine Relation in diesem Segment darf maximal 30 Mal in der Netzfahrplanperiode durch einen Zugangsberechtigten bedient werden. Bei häufigerer Bedienung erfolgt eine nachträgliche Eingruppierung in einer der Segmente R1-R3 und ggf. eine Nacherhebung von Entgelten. 2. oder mit historischen Fahrzeugen erfolgen.
L 1	Lokfahrt (SGV)	SGV	Lokfahrten	Einzeln fahrende Triebfahrzeuge im Zusammenhang mit Schienengüterverkehrsdiensten
L 2	Leer-/Lokfahrt (SPV)	SPNV/SPFV/SPV	Lok- und Leerfahrten	Einzeln fahrende Triebfahrzeuge und Leerfahrten im Zusammenhang mit Schienenpersonenverkehrsdiensten
G 1	Standardzüge	SGV	Güterzüge	Güterzüge < 1.000 t Gesamtgewicht
G 2	Schwere Züge	SGV	Güterzüge	Güterzüge ≥ 1.000 t Gesamtgewicht

Für **Neuverkehre** im Sinne der Ziffer 2 der SNB-BT wird nach Maßgabe der dortigen Bestimmungen für die ersten 24 Monate ab Betriebsaufnahme ein Entgeltnachlass von 30 % gewährt.

Für die Trassennutzung werden für folgende Leistungen **Zuschläge** erhoben:

(a) Zusätzliche Besetzung von Betriebsstellen über den Umfang, der für die Bereitstellung des Netzfahrplans hinaus notwendig wird, im Zusammenhang mit EUR 30,00 jeweils je angefangene halbe Stunde multipliziert mit der für die Zugfahrt notwendigen Anzahl der zu besetzenden Dienstposten. Die Entgelte gelten auch für Mehrbesetzungen außerhalb der Streckenöffnungszeiten, die aufgrund von Rangierleistungen notwendig werden.
(b) Für Fahrten unter besonderen Bedingungen gemäß DS/DV 408.0432 - .0435 bzw. FV-NE § 32 (7) und Anl. 17 wird ein aufwandsbezogener Zuschlag erhoben.

2. Entgelte bei Änderung oder Stornierung von Trassen (Ziff. 4 SNB-BT)

Art und Zeitpunkt der Änderung	Entgelt für den Bearbeitungsaufwand der Änderung	Stornoentgelt der bestellten und später stornierten Trasse; Anteil [%] vom gültigen Trassenpreis
Änderung einer Regeltrasse ohne Stornierung	220 EUR je Trasse	0
Änderung einer Regeltrasse ohne Stornierung an einzelnen Verkehrstagen ohne Stornierung	50 EUR je Fahrplananordnung	0
Stornierung mehr als 90 Tage vorher		10 %
Stornierung 90 Tage bis 3 Tage vorher		25 %
Stornierung zwischen 72 und 24 Stunden vor Abfahrt		50 %
Stornierung unter 24 Std vor Abfahrt		80 %

Die nachstehenden Regelungen gelten für alle Arten von Zugfahrten. Änderungen einer Trasse des Gelegenheitsverkehrs gelten als Stornierung.

3. Entgelte zur Setzung von Anreizen zur Verringerung von Störungen (Ziff. 6 SNB-BT)

Anreizentgelte werden derzeit nicht erhoben.

Die folgenden Entgelte für die Nutzung der Serviceeinrichtungen gelten ab dem 18.11.2023:

4. Verkehrsstationsentgelte (nachrichtlich)

Bahnhof / Haltepunkt	Entgelt je Nutzungsfall [EUR]
Neuhaus a Rwg	5,50
Olbersleben	2,00

Bei endenden und beginnenden Zügen gilt es als ein Nutzungsfall, wenn zwischen Ankunft und Abfahrt kein Wegsetzen des Zuges erfolgt.

5. Anschlussentgelte (nachrichtlich)

	Entgelte für Anschlusskategorie jährlich [EUR]		
Art der Anbindung	1	2	3
Einseitige Anbindung	5.300,00	2.500,00	2.000,00
Zweiseitige Anbindung	10.600,00	5.000,00	4.000,00

Anschlusskategorien:
1: Anschluss durch stellwerksbediente Weichen
2: Anschluss durch handbediente, stellwerksabhängige Weichen
3: Anschluss durch Handweichen

6. Bahnhofsgleise (nachrichtlich)

Grundpreis: 14,80 EUR/lfd. Meter
Bei längerfristiger verbindlicher Bestellung gelten folgende Ermäßigungen:

Bestellung für mehr als	Preisnachlass [%]
2 Jahre	2
3 Jahre	3
4 Jahre	4
5 Jahre	5

7. Ladestellen und Ladestraßen (nachrichtlich)

Ladestelle	Entgelt je Wagen [EUR]
Sonneberg Hbf	
Kölleda	15,56
Buttstädt	15,56

Enthalten in diesem Entgelt ist die Bereitstellung der Fläche neben dem Gleis für Ladezwecke sowie An- und Abfahrt sowie die Reinigung durch die Thüringer Eisenbahn GmbH. Nicht enthalten ist die Gleisnutzung, die zusätzlich gemäß der gültigen Trassen- und Anlagenentgeltliste berechnet wird.

8. Elektranten (nachrichtlich)

Das Nutzungsentgelt beträgt je Elektrant pauschal:

a) Bei Nutzung über die gesamten Netzfahrplanperiode: 380,00 EUR
b) Bei kurzzeitiger Nutzung je Stunde: 7,50 EUR

Das Mindestentgelt bei Kurzzeitnutzung beträgt 50,00 EUR.

Entgelte gelten zuzüglich Steuern, Abgaben und sonstigen hoheitlich auferlegten Belastungen.

9. Preistabelle der Serviceeinrichtungen (nachrichtlich)

Unter Bezugnahme, der Serviceeinrichtungen (aktuell gültige NBS-BT Punkt 6 „Verzeichnis der Serviceeinrichtungen“) folgende Preistabelle.

Ort	Verkehrstation	Abstell- und sonstige Nebengleise						Sonstige Einrichtungen
		Gleis	Länge [m]	Anbindung	Kategorie	Anschlussentgelt [EUR]	Grundpreis [EUR] (bis zu 2 Jahre Bestellung)	
Buttstädt	[3]	4	430	2x	1	10.600,00	6.364,00	
		7	165	1x	2	2.500,00	2.442,00	Laderampe
		8 [4]	115	1x	3	2.000,00	1.702,00	Ladestraße
Eckartsberga	[3]	3	305	1x	2	2.500,00	4.514,00	
Ernstthal [Rstg]	[3]	601	270	2x	2	5.000,00	3.996,00	
		604	255	2x	2	5.000,00	3.774,00	
		605	105	2	2	5.000,00	1.554,00	
		606	211	X2	2	5.000,00	3.122,80	
Kölleda	[3]	11	230	1x	3	2.000,00	3.404,00	Ladestraße
		12	230	1x	3	2.000,00	3.404,00	
Lauscha	[3]	505 [1]	210	2x	1	10.600,00	3.108,00	1xE
		507	230	1x	2	2.500,00	3.404,00	
		508	80	1x	2	2.500,00	1.184,00	
Neuhaus a Rwg	Bstg. Gl. 701	703 [1]	190	2x	2	5.000,00	2.812,00	4x E Gl. 701
	Bstg. Gl. 702							
Olbersleben	Bstg. Gl. 1							
	Bstg. Gl. 2							
Sömmerda Unt Bf	[3]	3	245	2x	1	10.600,00	3.626,00	
		4	220	1x	3	2.000,00	3.256,00	2x E
		5	295	1x	3	2.000,00	4.366,00	
		6	250	1x	3	2.000,00	3.700,00	
		7 [4]	320	1x	3	2.000,00	4.736,00	
Sonneberg Hbf	[3]	106 [2]	500	2x	1	10.600,00	7.400,00	4x E Gl. 101/102 Ladestelle Gl. 109
		108	579	1x	1	5.300,00	8.569,20	
		109	414	2x	3	4.000,00	6.127,20	
		112	90	1x	2	2.500,00	1.332,00	
		141	79	1x	3	2.000,00	1.169,20	
		142	50	1x	3	2.000,00	740,00	
		143	134	1x	3	2.000,00	1.983,20	
		144	151	1x	3	2.000,00	2.234,80	mit Untersuchungsgrube
Sonneberg Ost		201	250	1x	2	2.500,00	3.700,00	
		202	275	2x	3	4.000,00	4.070,00	
		203	70	1x	3	2.000,00	1.036,00	
Weißensee		3	183	2x	3	4.000,00	2.708,40	
		4	179	2x	3	4.000,00	2.649,20	

[1] Nur Kurzfristnutzung möglich
[2] Mit Oberleitung überspannt
[3] Station wird von der DB Station & Service AG betrieben.

[4] Gleis zur Zeit gesperrt. Nutzung gemäß besonderer Vereinbarung.
E: Elektrant
W: Wasserversorgung

10. Preise für Abstellung von Fahrzeugen in Hauptgleisen (nachrichtlich)

Ort	Verkehrstation	Abstell- und sonstige Nebengleise						Sonstige Einrichtungen
		Gleis	Länge [m]	Anbindung	Kategorie	Anschlussentgelt [EUR]	Grundpreis [EUR] (bis zu 2 Jahre Bestellung)	
Neuhaus a Rwg		701	105	1x	1	5.300,00	1.554,00	
		702	180	1x	1	5.300,00	2.664,00	
Sonneberg Hbf		101	300	2x	1	10.600,00	4.440,00	
		102	297	2x	1	10.600,00	4.395,60	
		103 [2]	305	2x	1	10.600,00	4.558,40	
		104 [2]	275	2x	1	10.600,00	4.070,00	
		105 [2]	285	2x	1	10.600,00	4.218,00	