

Schienennetz-Nutzungs- Bedingungen der Betreiber der Schienenwege

Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH

Besonderer Teil (SNB-BT)

Stand: ~~XX08.XX09.2026~~ 509.09.2026

Gültig ab: ~~XX13. Dezember 2027~~ 6 12. Dezember 2027

Inhaltsverzeichnis

1	Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT	3
1.1	Zu Punkt 2.3.1 SNB-AT	3
1.2	Zu Punkt 2.3.3 SNB-AT	3
1.3	Zu Punkt 2.4.1 SNB-AT	3
1.4	Zu Punkt 2.4.2 SNB-AT	3
1.5	Zu Punkt 3.1.2 SNB-AT	4
1.6	Zu Punkt 3.2.1 SNB-AT	5
1.7	Zu Punkt 3.4.2, 3.4.4 und 3.4.5 SNB-AT	5
1.8	Zu Punkt 3.6 SNB-AT	5
1.9	Zu Punkt 4.1 SNB-AT	5
1.10	Zu Punkt 4.4 SNB-AT	6
1.11	Zu Punkt 5.1.3 SNB-AT	6
1.12	Zu Punkt 5.2.1 SNB-AT	6
1.13	Zu Punkt 5.2.2 SNB-AT	6
1.14	Zu Punkt 5.3.3 SNB-AT	7
1.15	Zu Punkt 5.7.2 SNB-AT	7
2	Schienenweg	8
3	Entgeltgrundsätze	13
3.1	Besondere Entgelte/Zuschläge	13
3.1.1	Außergewöhnliche Transporte	13
3.1.2	Bedarfstrassen	13
3.1.3	Stornierungen	14
3.1.4	fehlende IMU (induktive Meldungs-Übertragung)	14
3.1.5	Nutzung von Hauptgleisen	14
3.1.6	Trassenbestellung außerhalb der Bürozeiten	14
3.2	Leistungsabhängiges Entgelt	14
3.3	Entgelt bei Baumaßnahmen/Störungen	14
4	Kapazitätszuweisung	15
5	Anlagen	15
6	Impressum	16

1 Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT

Ergänzend/abweichend zu den Schienennetznutzungsbedingungen-Allgemeiner Teil (SNB-AT), welche den Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. mit Stand 17.08.2016 entsprechen, legen die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH [für den Bereich Infrastruktur \(im Weiteren „evb“ abgekürzt\)](#) die im folgenden genannten Schienennetznutzungsbedingungen-Besonderer Teil fest.

1.1 Zu Punkt 2.3.1 SNB-AT

Für das gesamte Streckennetz der evb Infrastruktur gelten die Bestimmungen der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung. Soweit Anschlussbahnen, die an das Streckennetz der evb Infrastruktur angrenzen, genutzt werden sollen, gelten hier die Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA Niedersachsen) des Landes Niedersachsen.

1.2 Zu Punkt 2.3.3 SNB-AT

Für die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis kann sich die evb Infrastruktur eines Erfüllungsgehilfen bedienen.

Für die Vermittlung von Orts- und Streckenkenntnissen wird ein Entgelt im Rahmen der Entgeltgrundsätze erhoben. Mit der Vermittlung von Orts- und Streckenkenntnissen ist keine Gestellung von streckenkundigem Personal gemeint, sondern die Erläuterung [unserer SbV etc. der betrieblichen Unterlagen \(z. B. SbV, Streckenbücher\)](#) durch Personal aus dem Trassenmanagement in Form eines Ortstermins oder einer Schulung in unseren Räumen. Lotsen werden seitens des EIU nicht gestellt.

1.3 Zu Punkt 2.4.1 SNB-AT

Für das gesamte Streckennetz der evb Infrastruktur gelten die Bestimmungen der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung. Soweit Anschlussbahnen, die an das Streckennetz der evb Infrastruktur angrenzen, genutzt werden sollen, gelten hier die Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA Niedersachsen) des Landes Niedersachsen.

1.4 Zu Punkt 2.4.2 SNB-AT

Im [Streckennetz der evb EVB-Netz](#) müssen auf der Strecke Zeven – Tostedt regelmäßig eingesetzte Triebfahrzeuge oder Steuerwagen ~~(ausgenommen Strecke 1, Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude, da Zugmeldebetrieb)~~ müssen als führende Fahrzeuge mit ~~Zugleitfunk und~~ Induktiver Meldungsübertragung (IMU) ausgerüstet sein, um einen restriktionsfreien, qualitativ hochwertigen Betrieb, insbesondere im Personenverkehr, gewährleisten zu können. Das System IMU dient zur Aktivierung / Deaktivierung von technischen Bahnübergangssicherungsanlagen. Hierzu sind an den Stellen der Einschaltkontakte Koppelspulen, sog. Magnete, mittig im Gleis und durch den Triebfahrzeugführer schaltbar unter dem führenden Fahrzeug montiert. Nähere Angaben zu den technischen Anforderungen an die Fahrzeugausrüstung sind in der Beschreibung der Streckenausrüstung enthalten.

Nicht regelmäßig im [Streckennetz der evb EVB-Netz](#) verkehrende Triebfahrzeuge und Steuerwagen können als führende Fahrzeuge die Strecken befahren, indem der betroffene Zug vor diesen Bahnübergängen anhält und die Bahnübergangssicherungsanlagen durch Betätigung der jeweiligen Hilfseinschaltung aktiviert werden. Die Verwendung führender Fahrzeuge ohne IMU wird in der Trassenkonstruktion berücksichtigt.

~~Ab dem Fahrplanwechsel 2025/2026 müssen alle~~ führenden Fahrzeuge müssen mit dem digitalen Zugfunk System evb ausgerüstet sein. Zugangsberechtigte, die selten / gelegentlich Zugfahrten im Netz der evb durchführen, können fest zugewiesene Mobilfunkgeräte von der evb erhalten (wenn sich der feste Einbau wirtschaftlich nicht rechnet). Für Fahrzeuge, die häufig im evb Netz eingesetzt werden, gibt es Lösungen für den festen Einbau mit Freisprecheinrichtung. Der Einbau wird dann dringend empfohlen. Die evb hilft bei der Beschaffung der Einbauteile zusammen mit dem Hersteller der Funktechnik. Das EVU ist für den sorgsamen Umgang mit den Leihgeräten verantwortlich und haftet für Verlust oder Gewaltschäden in Höhe des Gerätewertes (siehe Anlage 2). Alternativ leiht die evb Mobilfunkgeräte während des Aufenthaltes im evb Netz aus. Sollte keine feste Einbaumöglichkeit bestehen, stellen die Zugangsberechtigten sicher, dass die Endgeräte eine ausreichende Stromversorgung erhalten (Lademöglichkeit für Mobilfunkgeräte) und eine ausreichende Verständigungsqualität vorhanden ist. Eine einmalige Einweisung in das digitale Funksystem der evb erfolgt entweder mit der erstmaligen Übergabe der Mobilteile oder bei Versand mit der beigelegten Bedienungsanleitung. ~~Der Verleih der Geräte ist kostenlos, lediglich der ggf. erforderliche Versand an den Nutzer und der Rückversand sind vom Nutzer zu tragen. Kosten für die verspätete Rückgabe sind unter den Zusatzleistungen aufgeführt.~~

Der Verleih eines Geräts für sporadische Verkehre ist für die Dauer der Befahrung des Streckennetzes der evb kostenlos. Nach Verlassen des Netzes muss das Gerät innerhalb von 24 Stunden dem Netzbetrieb persönlich oder per Post wieder übergeben werden, ansonsten fallen Gebühren pro Gerät und Tag gemäß Anlage 2 an. Bestellt das EVU regelmäßig Trassen, kann es ein fest zugewiesenes Gerät als Dauerleihgabe bis zum Ablauf der Fahrplanperiode erhalten. In diesem Fall obliegt die Erhaltung der Betriebsfähigkeit sowie die Haftung für Schäden am Gerät dem Nutzer.

Der Netzbetrieb unter Punkt 1.11 ist für die Verwaltung und Ausgabe der Geräte verantwortlich. EVU haben die Funkgeräte zusammen mit der Fahrplanbestellung verbindlich anzufordern. Bestellungen von Geräten müssen spätestens drei reguläre Arbeitstage (mindestens 72 Stunden) vor dem geplanten Einsatz bis 12:00 Uhr bei der zuständigen Stelle eingegangen sein. Bei fristgerechtem Eingang werden die Geräte per Expressversand versendet (die tatsächlich anfallenden Kosten für den Versand werden in Rechnung gestellt), sodass sie termingerecht für den Einsatz zur Verfügung stehen. Bestellungen, die nach Ablauf dieser Frist eingehen, können nicht mehr per Versand berücksichtigt werden. In diesem Fall ist das EVU für die Beschaffung des benötigten Gerätes bei der evb verantwortlich. Aus diesem Umstand resultierende Stornierung werden gemäß Anlage 2 abgerechnet.

1.5 Zu Punkt 3.1.2 SNB-AT

Folgende Regelwerke werden als netzzugangsrelevant ausgewiesen:

- BUVO-NE – Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
- FV-DB- Fahrdienstvorschrift der DB InfraGO AG, Ril. 408 Bahnbetrieb
- FV-NE – Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)
- Ril 301 – Signalbuch
- Ril 482.8004 – Signalanlagen bedienen (Elektrisch ortsgestellte Weichen)
- SIG-VB-NE – Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
- VDV-Schrift 753 – Richtlinie über die Erteilung, Einschränkung und Entziehung der Erlaubnis zum Führen von Eisenbahnfahrzeugen bei Benutzung der Schienenwege von öffentlichen Betreibern der Schienenwege – Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie.

Alternativ ~~TFV~~TfV (Triebfahrzeugführerscheinverordnung) – Verordnung über die Erteilung der Fahrberechtigung an Triebfahrzeugführer)

- VDV-Schrift 755 – Richtlinie für den Erwerb, den Erhalt und die Überwachung der Streckenkenntnis auf Schienenwegen öffentlicher Betreiber der Schienenwege – Streckenkenntnis-Richtlinie

Die oben genannten betrieblich-technischen Regelwerke des VDV sind in der aktuellen Fassung auf der Internetseite (<http://vdv-regelwerke.de>) in Dateiform veröffentlicht bzw. können in Papierform entgeltlich beim der beka GmbH, von Werth Str. 37 in 50670 Köln bestellt werden. Darüber hinaus sind auf der Internetseite Änderungen & Stellungnahmen bei Regelwerken, deren Änderung vorgesehen ist, der jeweils aktuelle Entwurfsstand oder die zur Veröffentlichung vorgesehene Fassung veröffentlicht.

Netzzugangsrelevantes Regelwerk ist außerdem die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) für die evb Infrastruktur. ~~Betrieblichen Unterlagen (z.B. SbV, Streckenbücher)~~Die SbV wird werden mit Abschluss des Infrastrukturnutzungsvertrags als Datei im pdf-Format zur Verfügung gestellt. ~~Es können gedruckte Fassungen gegen ein Entgelt gemäß Entgeltverzeichnis bei der EVB bezogen werden.~~

Darüber hinaus gelten die für Eisenbahnverkehrsunternehmen erstellten Streckenbücher zur Richtlinie 408 für die Strecken 1 und 3.

1.6 Zu Punkt 3.2.1 SNB-AT

Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen sind über das webbasierte Trassenanmeldeportal (in Ausnahmefällen noch schriftlich, per Fax oder Email)~~E-Mail~~ unter Verwendung des evb Infrastruktur-Vordrucks (siehe Link unter Pkt. 5)) an das Trassenmanagement der evb Infrastruktur in Bremervörde zu richten. Dies gilt gleichermaßen für die Stornierung von Trassen.

Zugang zum webbasierten Trassenanmeldeportal erhält der Zugangsberechtigte nach Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrags.

Die ~~evb Infrastruktur evb~~ hat eine Rahmenvereinbarung zur Standardkooperation der Betreiber der Schienenwege (BdS) bei der Zuweisung von Zugtrassen in mehreren Netzen gemäß § 51(3) ERegG abgeschlossen. Für Zugfahrten, die neben dem Netz der evb auch auf den Netzen mehrerer BdS durchgeführt werden, können Anfragen auf Zuweisung von Zugtrassen auch bei jedem der beteiligten BdS gestellt und für die gesamte Zugfahrt beantragt werden.

1.7 Zu Punkt 3.4.2, 3.4.4 und 3.4.5 SNB-AT

Als Arbeitstage gelten Montag bis Freitag mit Ausnahme gesetzlicher Feiertage.

Dabei gelten folgende Arbeitszeiten:

Montags bis Donnerstag:	8:00 bis 16:00 Uhr
Freitags:	8:00 bis 12:00 Uhr

1.8 Zu Punkt 3.6 SNB-AT

Rahmenverträge werden nicht abgeschlossen.

1.9 Zu Punkt 4.1 SNB-AT

Die Entgeltgrundsätze sind in Kapitel 3 beschrieben.

1.10 Zu Punkt 4.4 SNB-AT

Erbrachte Leistungen des Netzfahrplans werden monatlich abgerechnet. Im Gelegenheitsverkehr werden erbrachte Leistungen im Anschluss abgerechnet.

Die evb Infrastruktur ist berechtigt Abschlagszahlungen in Höhe der bereits erbrachten Leistungen zu verlangen.

1.11 Zu Punkt 5.1.3 SNB-AT

Ansprechpartner für vertragliche Angelegenheiten ist ~~die Geschäftsbereichsleitung~~die Leitung Netzbetrieb der evb Infrastruktur:

Eisenbahn und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH
Leitung Netzbetrieb Geschäftsbereichsleitung Infrastruktur
Am Bahnhof 1
27432 Bremervörde
Telefon: 04761 99310

Die operative betriebliche Steuerung des Betriebsgeschehens im evb-EVB-Netz obliegt dem Netzbetrieb Bremervörde:

Eisenbahn und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH
Netzbetrieb Bremervörde
Am Bahnhof 1
27432 Bremervörde
Kontakt: digitaler Zugfunk MCx
Rückfallebene TelefonTelefon: 04761 9369029
Rückfallebene Festnetz 04761 9829999
Rückfallebene Handy 0173 6708207
Mail: zlr@evb-elbe-weser.de

Es ist Kapitel 2 zu beachten.

1.12 Zu Punkt 5.2.1 SNB-AT

Die EVU haben sicherzustellen, dass das eingesetzte Personal vor Einsatzbeginn im evb-EVB-Netz über die jeweils aktuell geltenden Weisungen informiert ist und die notwendigen Fahrplanunterlagen gemäß SbV resp. der Streckenbücher mitführt.

Für die Bekanntgabe der vorübergehend eingerichteten Langsamfahrstellen und anderen Besonderheiten (La) gibt das EIU ein Druckstück "Tages-La" in Form einer Datei in Pdf-Format heraus und verteilt diese an eine vom EVU bekannt gegebene Adresse. Druckstücke können auf Wunsch in der erforderlichen Anzahl geliefert werden. Preise sind im Entgeltverzeichnis zu finden. Die Gültigkeit beginnt um 21:00 Uhr am Vortag des Gültigkeitstages und endet um 24:00 Uhr des auf den Gültigkeitstag folgenden Tages. Eine Neuauflage erfolgt jeweils im Laufe der unter 1.7 angegebenen Arbeitstage für den Folgetag bzw. vor Wochenenden und Feiertagen für alle folgenden arbeitsfreien Tage sowie den nächsten Arbeitstag im Sinne des Punktes 1.7.

Die EVU stellen sicher, dass die Züge und Triebfahrzeugführer rechtzeitig die neue La erhalten.

1.13 Zu Punkt 5.2.2 SNB-AT

Das EVU hat vor dem Übergang auf die evb Infrastruktur~~Infrastruktur der EVB~~ die Zusammensetzung des Zuges (z. B. Länge, Zugmasse, etwaige Besonderheiten,

Unregelmäßigkeiten) an [~~wagenliste@evb-elbe-weser.de~~](mailto:wagenliste@evb-elbe-weser.de) ~~oder Fax 04761/993153~~ zu übermitteln. Das Gleiche gilt vor der Abfahrt von einer Betriebsstelle im Netz der evb [Infrastruktur](#). Aus der Auflistung muss jeder beförderte Waggon mit seiner vollständigen Wagennummer, sowie seinem Brutto- und Nettogewicht hervorgehen.

Werden durch EVU Gefahrgut-Beförderungen gemäß GGVSEB auf [Infrastrukturen dem Netz](#) der ~~EVb-evb~~ [Infrastruktur](#) durchgeführt, hat das EVU vor Übergang der betreffenden Züge auf die [Infrastruktur der evb](#) ~~Infrastruktur EVB~~ eine Auflistung mit den zusätzlichen Angaben zum Gefahrgut per Mail an [~~wagenliste@evb-elbe-weser.de~~](mailto:wagenliste@evb-elbe-weser.de) ~~oder Fax 04761/993153~~ zu senden.

1.14 Zu Punkt 5.3.3 SNB-AT

Zur Beseitigung von Störungen bzw. Minimierung der daraus resultierenden betrieblichen Verzögerungen werden Züge gemäß folgenden Prioritäten behandelt:

- | | |
|--------------|------------------------|
| Priorität 1: | Personenverkehr |
| Priorität 2: | Durchgangsgüterverkehr |
| Priorität 3: | Museums-/Touristikzüge |
| Priorität 4: | Nahgüterzüge |
| Priorität 5: | Leerreisezüge/Lokzüge |

1.15 Zu Punkt 5.7.2 SNB-AT

Vorhersehbare Instandhaltungs- und Baumaßnahmen und die damit voraussichtlich verbundenen Nutzungseinschränkungen von Schienenwegen werden den EVU auf der EVB-Homepage unter dem Link <https://www.evb-elbe-weser.de/leistungen/infrastruktur/> bekannt gegeben. An dieser Stelle erfolgen Angaben zu betroffenen Streckenabschnitten und Umfängen der Einschränkungen.

2 Schienenweg

Die ~~evb EVB~~ ist eine nichtbundeseigene Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs.

Das Streckennetz der ~~evb EVB~~ umfasst fünf Strecken mit einer Streckenlänge von insgesamt 235 km.

Die betriebliche Kommunikation zwischen Zugführer / [Triebfahrzeugführer](#) und dem für alle EVB-Strecken zuständigen Fahrdienstleiter / [Zugleiter](#) erfolgt ausschließlich über digitalen Zugfunk im öffentlichen Mobilfunknetz unter Nutzung spezieller Kommunikationssoftware und Endgeräte. Die Zugfunkgespräche werden durch Sprachaufzeichnung gesichert.

Der Fahrdienstleiter / [Zugleiter](#) hat seinen Sitz in Bremervörde und ist durchgängig besetzt.

Einzelne technisch gesicherte Bahnübergänge werden durch Induktive Meldungsübertragung (IMU) mit einer Frequenz von 91 kHz angesteuert. Vgl. hierzu Abschnitt 1.4.

Die Komponenten für das System IMU werden z. B. durch die Firma BBR Verkehrstechnik GmbH mit Sitz in Braunschweig als Frequenz-Dekoder-System FRED-9100 vertrieben.

Auf Zügen, die EVB-Strecken im Betriebsverfahren Zugleitbetrieb nach FV-NE befahren, ist zusätzlich ein Zugführerschlüsselbund mitzuführen. Dieser Schlüsselbund umfasst die notwendigen Weichenschlüssel, um auf den örtlich nicht besetzten Betriebsstellen rangieren zu können.

Zugführerschlüsselbund, können gegen ein Pfand gemäß Entgeltverzeichnis beim [Fdl / Zlr](#) ~~Fahrdienstleiter/Zugleiter~~ Bremervörde ausgeliehen werden. Hierfür ist im Vorfeld der Abholung eine Kontaktaufnahme zwischen dem EVU und dem Trassenmanagement der evb-Infrastruktur erforderlich. Die dauerhafte Lagerung der angemieteten Schlüsselbunde beim Fdl / Zlr ist nicht möglich.

Die maßgebenden Infrastrukturparameter, aus denen sich die zusätzlich zu den SNB-AT zu berücksichtigenden Anforderungen an die Fahrzeuge ergeben, sind in nachfolgender Tabelle enthalten.

Maßgebende Infrastrukturparameter evb-Netz						
Strecke	1	1	2	3	4	5
Abschnitt	Bremerhaven-Wulsdorf (ausschließlich) - Hesedorf	Hesedorf – Buxtehude (ausschließlich)	Bremervörde – Osterholz-Scharmbeck Ost	Bremervörde – Rotenburg (Wümme) (ausschließlich)	Zeven – Tostedt (ausschließlich)	Hesedorf – Stade (ausschließlich)
Anbindung an benachbarte Eisenbahninfrastrukturen	DB-Bahnhof Bremerhaven-Wulsdorf	DB-Bahnhof Buxtehude	DB-Bahnhof Osterholz-Scharmbeck	DB-Bahnhof Rotenburg (Wümme)	DB-Bahnhof Tostedt	DB-Bahnhof Stade
Haupt- oder Nebenbahn im Sinne der EBO	Nebenbahn Nebenbahn Nebenbahn Nebenbahn Nebenbahn Nebenbahn					
Ein- oder Mehrgleisigkeit	eingleisig eingleisig eingleisig eingleisig eingleisig eingleisig					
Elektrifizierung	Nicht elektrifiziert Nicht elektrifiziert Nicht elektrifiziert Nicht elektrifiziert Nicht elektrifiziert Nicht elektrifiziert					
Spurweite	1435 mm 1435 mm 1435 mm 1435 mm 1435 mm 1435 mm					
Streckenklasse	D4	C3	C2	D4	C3	C3
Höchstgeschwindigkeit Pv [km/h]	80	80	60	80	50	80
Höchstgeschwindigkeit Gv [km/h]	80	80	60	80	50	80

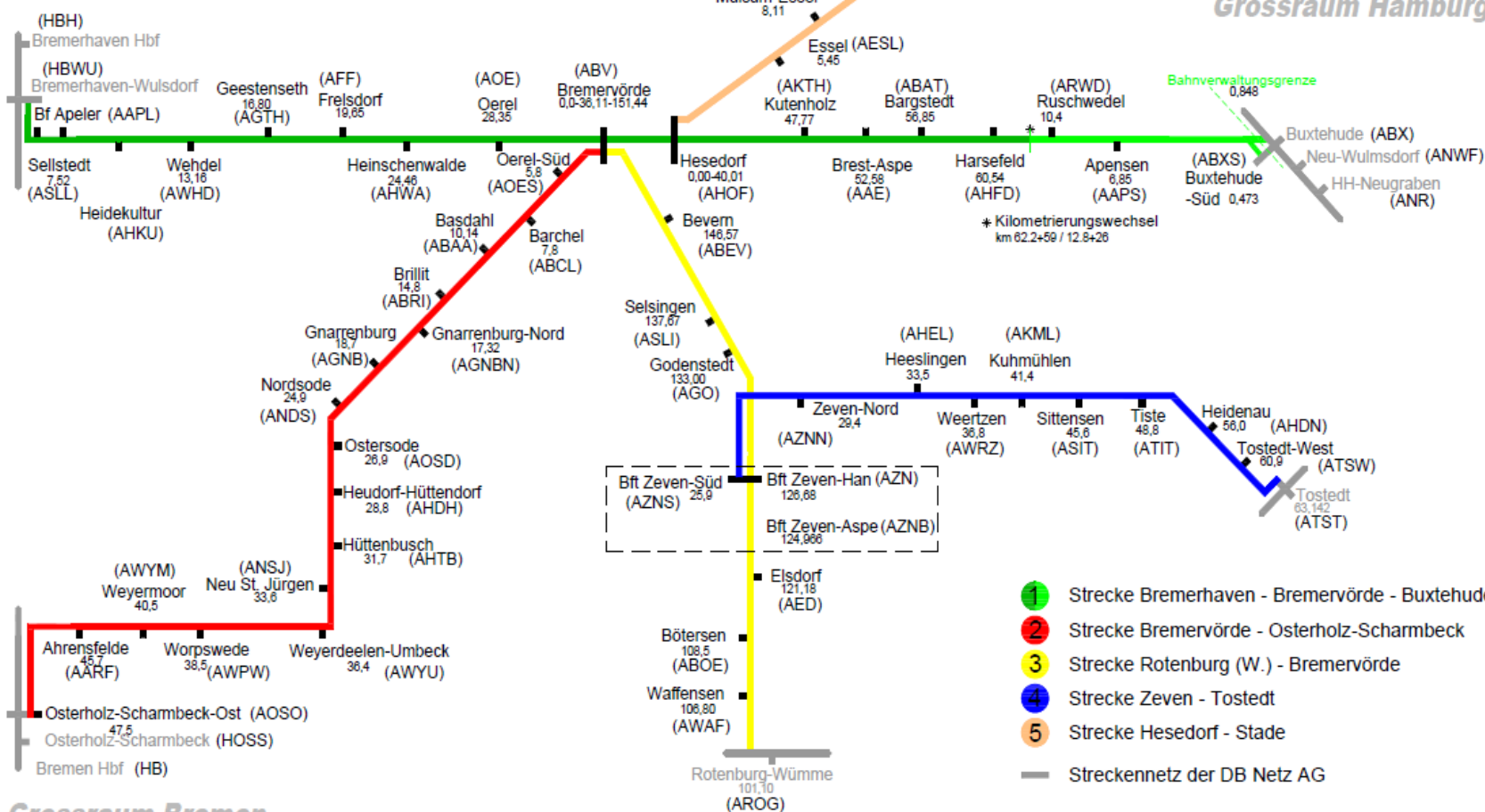
Maßgebende Infrastrukturparameter evb-Netz						
Strecke	1	1	2	3	4	5
Maßgebende Neigung [‰]	3,65	13,92	9,45	8,0	11,11	5,7
Kleinster Bogenhalbmesser [m]	190 190 190 190 190 190					
Max. Gesamtzuglänge [m]	740 740 740 740 740 740					
Bremsweg [m]	700	700	400	700	400	700
Bremsstellung der Züge	R/P/G R/P/G R/P/G R/P/G R/P/G R/P/G					
Mindestbrems-hundertstel	Gemäß Brems-tafel der Ril 408-457 FV-DB für o. g. Bremsweg	Gemäß Brems-tafel der Ril 408-457 FV-DB für o. g. Bremsweg	Gemäß Brems-tafel der FV-NE für o. g. Bremsweg	Gemäß Brems-tafel der Ril 408-457 FV-DB für o. g. Bremsweg	Gemäß Brems-tafel der FV-NE für o. g. Bremsweg	Gemäß Brems-tafel der FV-NE für o. g. Bremsweg
Betriebsverfahren	Signalisierter Zugmeldebetrieb gem. Ril 408 FV-DB	Signalisierter Zugmeldebetrieb gem. Ril 408 FV-DB	Zugleitbetrieb FV-NE	Signalisierter Zugmeldebetrieb gem. Ril 408 FV-DB	Zugleitbetrieb FV-NE	Zugleitbetrieb FV-NE
Zugbeeinflussung	PZB	PZB	PZB	PZB	ohne	ohne
Informations- und Kommunikations-systeme	digitaler Zugfunk – MCx digitaler Zugfunk digitaler Zugfunk digitaler Zugfunk digitaler Zugfunk digitaler Zugfunk					
Abweichungen vom	keine keine keine					

Maßgebende Infrastrukturparameter evb-Netz						
Strecke	1	1	2	3	4	5
Regellichraum gemäß EBO	keine keine keine					
KV-Kodifizierung	P/C 80/410	P/C 80/410	P/C 70/400	P/C 80/410	P/C 70/400	P/C 80/410
Verkehrsart Hauptnutzung	Pv + Gv	Pv + Gv	Pv + Gv	Gv	Gv	Gv + Pv
Übergang zu/von DB-Netz als	Zugfahrt	Zugfahrt	Rangierfahrt nach/von Osterholz-Scharmbeck	Zugfahrt	Zugfahrt	Zugfahrt
Technische und betriebliche Besonderheiten			Zugführerschlüssel beim Zugleiter Bremervörde; Techn. Unterstützung im Zugleitbetrieb (TUZ)	Zugführerschlüssel beim Zugleiter Bremervörde	Zugführerschlüssel beim Zugleiter Bremervörde; Einzelne BÜ-Einschaltkontakte werden durch IMU aktiviert	Zugführerschlüssel beim Zugleiter Bremervörde
Fahren ohne Streckenkunde	Regelung nach Streckenbuch	Regelung nach Streckenbuch	Nicht zugelassen	Regelung nach Streckenbuch	Nicht zugelassen	Nicht zugelassen
Besetzungszeiten	Mo-So 0:00 – 24:00 Mo-So 0:00 – 24:00 Mo-So 0:00 – 24:00 Mo-So 0:00 – 24:00 Mo-So 0:00 – 24:00 Mo-So 0:00 – 24:00					

Infrastrukturplan (nach DS 100)

Grossraum Bremerhaven

Grossraum Hamburg



3 Entgeltgrundsätze

Je Trasse wird ein Entgelt (siehe Anlage 2) erhoben, das von der befahrenen Strecke, der Laufweglänge je befahrener Strecke und der Trassenart abhängig ist. Die Laufwege richten sich nach gefahrenen Trassenkilometer (siehe Anlage 1 „Tabellen Trassenpreiskilometer“).

Mit dem Entgelt ist das Mindestzugangspaket gemäß ERegG Anlage 2 (zu §§ 10 bis 14) abgegolten.

Es wird zwischen den folgenden Trassenarten unterschieden. Die Reihenfolge der Nennung gibt auch die Rangfolge bei der Trassenvergabe wieder:

1. **Personenverkehr**
Die Trassenart Personenverkehr findet Anwendung für Zugfahrten, die der Reisendenbeförderung dienen und bei deren Durchführung höchste Anforderungen an die Qualität, z. B. im Hinblick auf Vertaktung und Bildung von durchgängigen Reiseketten, gestellt werden.
2. **Durchgangsgüterverkehr**
Die Trassenart Durchgangsgüterverkehr findet Anwendung für Zugfahrten, deren Start und Ziel nicht im EVB-Netz liegen. Es finden bei diesen Zugfahrten auch keine Unterwegsbehandlungen im EVB-Netz statt.
3. **Museums- bzw. Touristikverkehr**
Die Trassenart Museums- bzw. Touristikverkehr findet Anwendung für Reisezüge, die der Reisendenbeförderung dienen und deren Durchführung vornehmlich auf touristische bzw. museale Aspekte abstellt.
4. **Nahgüterverkehr**
Die Trassenart Nahgüterverkehr findet Anwendung für Zugfahrten des Güterverkehrs, die im evb-Netz starten oder enden bzw. bei denen eine Unterwegsbehandlung im evb-Netz erfolgt. Zugfahrten, die nicht eindeutig den anderen Trassenarten zuzuordnen sind, werden unter der Trassenart Nahgüterverkehr abgewickelt.
5. **Leerreisezug**
Die Trassenart Leerreisezug findet Anwendung für Zugfahrten von lokbespannten Reisezügen, Triebwagen und Triebzügen mit denen keine Reisendenbeförderung erfolgt.
6. **Lokzug**
Die Trassenart Lokzug findet Anwendung für Züge, die ausschließlich aus Lokomotiven gebildet sind.

3.1 Besondere Entgelte/Zuschläge

3.1.1 Außergewöhnliche Transporte

Die Bearbeitung von Trassen, deren Konstruktion einen besonderen Aufwand erfordern (z. B. bei der Beförderung von außergewöhnlichen Sendungen), wird zusätzlich der tatsächliche Aufwand gemäß Entgeltverzeichnis (siehe Anlage 2) in Rechnung gestellt.

3.1.2 Bedarfstrassen

Zugtrassen mit mehr als einem Verkehrstag können als Bedarfstrassen bestellt werden. Auf diese Art wird eine Trasse reserviert. Das Entgelt, gemäß Anlage 2, für eine Bedarfstrasse entspricht 20 Prozent des regulären Trassenpreises. Soll eine Bedarfstrasse genutzt werden, ist eine separate Aktivierung unter Verwendung des Trassenanmeldevordrucks

erforderlich. Eine aktivierte Bedarfstrasse wird mit dem regulären Entgelt, gemäß Anlage 2, für die Trasse berechnet.

3.1.3 Stornierungen

Die Stornierung ([über das webbasierte Trassenanmeldeportal \(in Ausnahmefällen per E-Mail an trassenanmeldung@evb-elbe-weser.de\)](mailto:trassenanmeldung@evb-elbe-weser.de)) von Zugtrassen (im Gelegenheitsverkehr) von mehr als fünf Tagen vor dem jeweiligen Verkehrstag erfolgt entgeltfrei. Bei Stornierung von 24 Stunden bis zu fünf Tagen vor Beginn der geplanten Trassennutzung wird ein Entgelt, gemäß Anlage 2, in Höhe von 80 Prozent des regulären Trassenentgelts erhoben. Erfolgt die Stornierung weniger als 24 Stunden vor der geplanten Trassennutzung wird das Trassenentgelt, gemäß Anlage 2, in Höhe von 90 Prozent fällig. Erfolgt keine Stornierung wird der Trassenpreis in voller Höhe fällig.

Die Stornierung ([über das webbasierte Trassenanmeldeportal \(in Ausnahmefällen per E-Mail an trassenanmeldung@evb-elbe-weser.de\)](mailto:trassenanmeldung@evb-elbe-weser.de)) von Zugtrassen (im Jahresfahrplan) von mehr als 12 Monaten vor dem jeweiligen Verkehrstag erfolgt entgeltfrei. Bei Stornierung von 12 Monaten bis zu zwei Monaten vor Beginn der geplanten Trassennutzung wird ein Entgelt, gemäß Anlage 2, in Höhe von 80 Prozent des regulären Trassenentgelts erhoben. Erfolgt die Stornierung weniger als 2 Monate vor der geplanten Trassennutzung, wird das Trassenentgelt, gemäß Anlage 2, in Höhe von 90 Prozent fällig. Erfolgt keine Stornierung wird der Trassenpreis in voller Höhe fällig.

3.1.4 fehlende IMU (induktive Meldungs-Übertragung)

Sofern ein führendes Triebfahrzeug eingesetzt wird, das nicht mit IMU ausgerüstet ist (nur Strecke 4 Zeven – Tostedt), wird ein Aufschlag auf das Trassenentgelt, gemäß Anlage 2, in Höhe von 10 Prozent erhoben.

3.1.5 Nutzung von Hauptgleisen

Für die Benutzung von Hauptgleisen nach Ankunft eines Zuges wird ein besonderes Entgelt ab > 60 Minuten fällig. (siehe Anlage 2).

3.1.6 Trassenbestellung außerhalb der Bürozeiten

Das Büro des Trassenmanagement ist an Werktagen Montag bis Donnerstag von 8:00 bis 16:00 Uhr und freitags von 8:00 bis 12:00 Uhr besetzt. Kurzfristige Trassenbestellungen, die außerhalb der Besetzzeiten des Trassenmanagement-Büros erfolgen und deren Fahrplanerstellung dann durch die Fahrdienstleitung erfolgen müssen, werden pauschal mit einem Aufschlag von ~~400~~104,00 € abgerechnet.

3.2 Leistungsabhängiges Entgelt

Bei Zugverspätungen >20 Stunden ist ein neuer Fahrplan zu beantragen. Liegt die Ursache der Verspätung beim EVU, trägt die Kosten für das Erstellen des neuen Fahrplans das EVU gemäß Entgeltverzeichnis. (siehe Anlage 2)

3.3 Entgelt bei Baumaßnahmen/Störungen

Steht die Infrastruktur infolge geplanter Baumaßnahmen nicht im für die Verkehrsdurchführung erforderlichen Maß zur Verfügung, so ist durch das EVU ein Schienenersatzverkehr (SEV) einzurichten. Die Kosten hierfür trägt das EVU, Nutzungsentgelte für die Trassen werden im von der Baumaßnahme betroffenen Abschnitt nicht erhoben. Das SEV-Konzept ist mit dem Aufgabenträger abzustimmen. Eine

Stornierung von Trassen aufgrund eines SEV-Konzepts, dass zu einer Nichtnutzung von Trassen über den von der Baumaßnahme betroffenen Abschnitt hinausführt, ist möglich, es gelten dann für diese Abschnitte die unter 3.1.3 „Stornierungen“ genannten Regeln für die Stornierung von Trassen.

Zusätzlich weitere anfallende Kosten gehen zu Lasten der EVU.

Die Einrichtung eines Busnotverkehrs obliegt im Fall von Störungen in der Betriebsabwicklung dem EVU. Die Kosten werden vom EVU getragen, sofern die Ursache für den Busnotverkehr nicht eindeutig dem Betreiber der Schienenwege zuzuordnen ist. Grundlage für die Zuordnung bildet die Tabelle unter Punkt 3.2.

4 Kapazitätszuweisung

Die Kapazitätszuweisungen durch den Betreiber der Schienenwege erfolgen in dem Bestreben, allen Wünschen von Zugangsberechtigten im Rahmen des betrieblich und technisch Möglichen zu entsprechen.

Sofern es zu konkurrierenden Trassenanmeldungen im Rahmen der Netzfahrplans wie auch des Gelegenheitsverkehrs kommt, wird die Entscheidung über die Trassenvergabe im Zweifelsfall anhand der unter Kapitel 3 Satz 4 genannten Rangfolge gefällt.

5 Anlagen

Anlage 1: Tabelle der Trassenkilometer (Seite 17 bis 21)

Anlage 2: Entgeltverzeichnis (Seite 22 bis 24)

Der Trassenanmeldevordruck ist auf der Seite <https://www.evb-elbe-weser.de/leistungen/infrastruktur/> veröffentlicht.

6 Impressum

Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH
Bahnhofstraße 67
27404 Zeven

Postanschrift:

evb Kundencenter
Am Bahnhof 1
27432 Bremervörde

Ansprechpartner

~~Holger Buse~~

~~Geschäftsbereichsleiter~~ Leiter Netzbetrieb evb Infrastruktur

Am Bahnhof 1

27432 Bremervörde

Telefon: 04761 9931—17

~~Telefax: 04761 9931—330~~

~~E-Mail: holger.buse@evb-elbe-weser.de~~

Tabellen Trassenpreiskilometer
(Anlage 1 zur SNB-BT)
des Betreibers der Schienenwege
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH
Gültig seit 10.12.2023

Strecke 1	HBWG	AAPL	ASLL	AWHD	AGTH	AFF	AHWA	AOE	ABV	AHOF	AKTH	AAE	ABAT	AHFD	ARWD	AAPS	ABXG
Bahnhof	Brh Wulsdorf Gr	Appeler	Sellstedt	Wehdel	Geestenseth	Fresdorf	Heinschenwalde	Oerel	Bremervörde	Hesedorf	Kutenholz	Brest-Aspe	Bargstedt	Harselfeld	Ruschwedel	Apensen	Buxtehude Grenze
HBWG	13	5	7	13	17	19	24	28	36	40	48	52	57	60	65	68	74
AAPL	5		2	8	12	14	5	23	31	35	42	47	52	55	60	63	69
ASLL	7	2		6	9	5	17	21	29	32	40	45	49	53	57	61	67
AWHD	13	8	6		4	6	11	15	23	27	35	39	44	47	52	55	61
AGTH	17	12	9	4		3	8	12	19	23	31	36	40	44	48	52	58
AFF	19	14	12	6	3		5	9	16	20	28	33	37	41	45	49	55
AHWA	24	19	17	11	8	5		4	12	16	23	28	32	36	41	44	50
AOE	28	23	21	15	12	9	4		8	12	19	24	29	32	37	40	46
ABV	36	31	29	23	19	16	12	8		4	12	16	21	24	29	32	38
AHOF	40	35	32	27	23	20	16	12	4		8	13	17	21	25	29	35
AKTH	48	42	40	35	31	28	23	19	12	8		5	9	13	17	21	27
AAE	52	47	45	39	36	33	28	24	16	13	5		4	8	12	16	22
ABAT	57	52	49	44	40	37	32	29	21	17	9	4		4	8	12	18
AHFD	60	55	53	47	44	41	36	32	24	21	13	8	4		4	8	14
ARWD	65	60	57	52	48	45	41	37	29	25	17	12	8	4		4	10
AAPS	69	63	61	55	52	49	44	40	32	29	21	16	12	8	4		6
ABXG	74	69	67	61	58	55	50	46	38	35	27	22	18	14	10	6	

Strecke 2	ABV	AOES	ABCL	ABAA	ABRI	AGBNB	AGNB	ANDS	AOSDF	AHDH	AHTB	ANSJ	AWYU	AWPW	AWYM	AARF	AOSO
Bahnhof																	
		Bf Bremervörde															Bf Osterholz-Scharmbeck Ost
	6		8	11	15	18	19	25	27	29	32	34	37	39	41	46	48
		Bf Oerel-Süd	3	5	9	12	14	20	22	23	26	28	31	33	35	40	42
	8			3	7	10	12	18	20	21	24	26	29	31	33	38	40
	11	5	3		5	8	9	15	17	19	22	24	27	29	31	36	38
	15	9	7	5		3	5	11	13	14	17	19	22	24	26	31	33
	18	12	10	8	3		2	8	10	12	15	17	20	22	24	29	30
	19	14	12	9	5	2		6	8	10	13	15	18	20	22	27	29
	25	20	18	15	11	8	6		2	4	7	9	12	14	16	21	23
27	22	20	17	13	10	8	2		2	5	7	10	12	14	19	21	
29	23	21	19	14	12	10	4	2		3	5	8	10	12	17	19	
32	26	24	22	17	15	13	7	5	3		2	5	7	9	15	16	
34	28	26	24	19	17	15	9	7	5	2			3	5	7	13	14
37	31	29	27	22	20	18	12	10	8	5	3	3		2	4	10	11
39	33	31	29	24	22	20	14	12	10	7	5	5	2		3	8	9
41	35	33	31	26	24	22	16	14	12	9	7	7	4	3		6	7
46	40	38	36	31	29	27	21	19	17	15	13	13	10	8	6		2
Bf Osterholz-Scharmbeck Ost	48	42	40	38	33	30	29	23	21	19	16	14	11	9	7	2	

Strecke 3	ABV	ABEV	ASLI	AGO	AZN	AZNB	AED	AMH	ABOE	AWAF	AROG
Bahnhof	Bremervörde	Bevern	Selsingen	Godenstedt	Zeven Han	Zeven Aspe	Elsdorf	Mulmshorn	Bötersen	Waffensen	Rotenburg W. Grenze
Bf Bremervörde	5	5	14	18	25	26	30	39	43	45	48
Bf Bevern	5		9	14	20	22	25	34	38	40	43
Bf Selsingen	14	9		5	11	13	17	26	29	31	34
Bf Godenstedt	18	14	5		6	8	12	21	25	26	29
Bft Zeven Han	25	20	11	6		2	6	15	18	20	23
Bft Zeven Aspe	26	22	13	8	2		4	13	16	18	21
Bf Elsdorf	30	25	17	12	6	4		9	13	14	18
Hp Mulmshorn	39	34	26	21	15	13	9		4	5	9
Hp Bötersen	43	38	29	25	18	16	13	4		2	5
Bf Waffensen	45	40	31	26	20	18	14	5	2		3
Bf Rotenburg Grenze	48	43	34	29	23	21	18	9	5	3	

Strecke 4	AZNB	AZNS	AZNN	AHEL	AWRZ	AKML	ASIT	ATIT	AHDN	ATSW	ATSG
AZNB		1	5	9	12	17	21	24	31	36	38
AZNS			4	8	11	16	20	23	30	35	37
AZNN	5	4		4	7	12	16	19	27	32	34
AHEL	9	8	4		3	8	12	15	23	27	30
AWRZ	12	11	7	3		5	9	12	19	24	26
AKML	17	16	12	8	5		4	7	15	20	22
ASIT	21	20	16	12	9	4		3	10	15	18
ATIT	24	23	19	15	12	7	3		7	12	14
AHDN	31	30	27	23	19	15	10	7		5	7
ATSW	36	35	32	27	24	20	15	12	5		2
ATSG	38	37	34	30	26	22	18	14	7	2	

Strecke 5	AHOF	AESL	AMS	AFE	ADS	AHGN	AST
AHOF		5	8	14	18	20	26
AESL	5		3	8	13	15	20
AMS	8	3		6	10	12	17
AFE	14	9	6		4	6	11
ADS	18	13	10	4		2	8
AHGN	20	15	12	6	2		5
AST	26	20	17	11	8	5	

(Anlage 2 SNB-BT)
des Betreibers der Schienenwege
Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH

Gültig ab ~~13.12.2026~~ 12.12.2027

1 Trassenpreise

Trassenart	Verrechnungseinheit	Betrag	Bemerkungen
Personenverkehr	€/km	7,05 <u>10,48</u>	
Durchgangsgüterverkehr	€/km	4,27 <u>6,35</u>	
Museums- und Touristikverkehr	€/km	3,25 <u>4,83</u>	
Nahgüterverkehr	€/km	7,05 <u>10,48</u>	
Leerreisezug	€/km	5,95 <u>8,84</u>	
Lokzug	€/km	5,40 <u>8,02</u>	

2 Zusatzleistungen

Leistung	Verrechnungseinheit	Betrag	Bemerkungen
Vorlage der notwendigen Unterlagen nach Fahrtantritt	€	267,75 <u>278,40</u>	Gemäß SNB-AT Punkt 2.1
Vermittlung der Orts- und Streckenkunde	€/h	80,85 <u>84,00</u>	Einweisung für eine Strecke oder Bahnhof (keine Lotsengestellung (siehe 1.2 Zu Punkt 2.3.3 SNB-AT))
La	€/Stück	100,80 <u>104,80</u>	Bearbeitungsgebühr je Druckstück bzw. je weiterer E-Mailadresse; pdf-Datei an <u>eine</u> E-Mailadresse kostenlos
Benutzung der Hauptgleise nach Ankunft >60min	€/h	166,95 <u>173,60</u>	
Stellung streckenkundige Personen	€/h	133,35 <u>138,60</u>	Mindesteinsatz 3h (keine Lotsengestellung (siehe 1.2 Zu Punkt 2.3.3 SNB-AT))

Leistung	Verrechnungseinheit	Betrag	Bemerkungen
An- oder Abfahrts- pauschale streckenkundige Person und Vermittler Orts- und Streckenkunde	€/An- oder Abfahrt	180,60 <u>187,80</u>	Einsatz streckenkundiges Personal (keine Lotsengestellung (siehe 1.2 Zu Punkt 2.3.3 SNB-AT) beginnt oder endet außerhalb Bremervörde auf EVBevb- Betriebsstelle oder auf an EVBevb angrenzender Betriebsstelle
Sachbearbeiter Fahrplankonstruktion	€/h	80,85 <u>84,00</u>	bei Bearbeitung von Trassenanmeldungen mit besonderem Planungsaufwand
Neue Trassenkonstruktion bei Zugverspätung > 20 Std.			90 % der Kosten von der nicht genutzten Trasse
Trassenbestellung und Fahrplanerstellung außerhalb der Bürozeiten (Pkt. 3.1.6 SNB-BT)	€/Bestellung	100,00 € <u>104,00</u>	Bei Bearbeitung von Trassenanmeldungen mit Fahrplanerstellung außerhalb der Bürozeiten des Trassenmanagement
Trassenstudie	€	160,65 <u>167,00</u>	bei Bearbeitung von Trassenstudie mit Verrechnung
Ordner SbV EIU EVB	€/Stück	87,15	Format DIN A4
Pfand Ring Zugführerschlüssel	€/Ring	150,00 <u>156,00</u>	Abholung/Rückgabe in/nach Absprache mit dem Trassenmanagement
verspätete Rückgabe Mobilteil digitaler Zugfunk nach Verlassen des evb Netzes	€/Stück und angefangenen Tag	150,00 <u>156,00</u>	ab 24 h nach Ablauf der Fahrplananordnung / Verlassen des Netzes (max. 3.600 <u>3.744</u> €), nur für nicht fest zugewiesene Geräte
Entgelt bei Verlust oder Gewaltschaden am Funkgerät	€/Stück	3.600 € <u>3.744,00</u>	

3 Leistungsabhängiges Entgelt

Entgelt	Verrechnungseinheit	Betrag	Bemerkungen
Verspätungsminute	€/min	0, 47 <u>18</u>	Anwendung ab Verspätung > 15 min

4 Besondere Entgelte/Zuschläge

Aus den Stornierungsbedingungen und Zuschlägen (Pkt. 3.1 ff SNB-BT) ergeben sich folgende Entgelte je Trassenkilometer:						
Trassenart	Verrechnungs- einheit	Betrag [100%]	20% (Pkt. 3.1.2 SNB-BT)	80% (Pkt. 3.1.3 SNB-BT)	90% (Pkt. 3.1.3 SNB-BT)	110% (Pkt. 3.1.4 SNB-BT)
Personenverkehr	€/km	7,05 <u>10,48</u>	1,41 <u>2,10</u>	5,64 <u>8,38</u>	6,35 <u>9,43</u>	7,76 <u>11,53</u>
Durchgangsgüter- verkehr	€/km	4,27 <u>6,35</u>	0,85 <u>1,27</u>	3,42 <u>5,08</u>	3,84 <u>5,72</u>	4,70 <u>6,99</u>
Museums- und Touristikverkehr	€/km	3,25 <u>4,83</u>	0,65 <u>0,97</u>	2,60 <u>3,86</u>	2,93 <u>4,35</u>	3,58 <u>5,31</u>
Nahgüterverkehr	€/km	7,05 <u>10,48</u>	1,41 <u>2,10</u>	5,64 <u>8,38</u>	6,35 <u>9,43</u>	7,76 <u>11,53</u>
Leerreisezug	€/km	5,95 <u>8,84</u>	1,19 <u>1,77</u>	4,76 <u>7,07</u>	5,36 <u>7,96</u>	6,55 <u>9,72</u>
Lokzug	€/km	5,40 <u>8,02</u>	1,08 <u>1,60</u>	4,32 <u>6,42</u>	4,86 <u>7,22</u>	5,94 <u>8,82</u>

Alle genannten Beträge verstehen sich zuzüglich der jeweils gültigen Umsatzsteuer.