



Schiennetz-Benutzungsbedingungen der HLB Basis AG

(im folgenden „Betreiber der Schienenwege“ genannt)

Besonderer Teil

**In Kraft ab 12. April 2016
Gültig ab 11. Dezember 2016**

Herausgeber:
HLB Basis AG,
Am Hauptbahnhof 18, 60329 Frankfurt
Tel.: 069 / 242524 – 57
Email: Jochen-Fink@hlb-online.de

Inhalt

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

- 1.1 zu Punkt 2.3.1b SNB-AT
- 1.2 zu Punkt 2.3.2 SNB-AT
- 1.3 zu Punkt 2.3.3 SNB-AT
- 1.4 zu Punkt 2.4.1a SNB-AT
- 1.5 zu Punkt 2.4.1b SNB-AT
- 1.6 zu Punkt 2.4.2 SNB-AT
- 1.7 zu Punkt 3.1.2 SNB-AT
- 1.8 zu Punkt 3.2.1 SNB-AT
- 1.9 zu Punkt 3.4.2, 3.4.4 sowie 3.4.5 SNB-AT
- 1.10 zu Punkt 3.6 SNB-AT
- 1.11 zu Punkt 4.1 SNB-AT
- 1.12 zu Punkt 5.1.3 SNB-AT
- 1.13 zu Punkt 5.2.1 SNB-AT
- 1.14 zu Punkt 5.2.2 SNB-AT
- 1.15 zu Punkt 5.3.3 SNB-AT
- 1.16 zu Punkt 5.7.2 SNB-AT

2. Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen

- 2.1 Beschreibung der Infrastrukturen
- 2.2 Verkehrliche Einschränkungen
- 2.3 Betrieblich-technische Bedingungen für den Zugang zum Schienennetz
- 2.4 Notfallmanagement

3. Entgeltgrundsätze

3.1 Umfang der Pflichtleistung

3.2 Berechnung der Entgelthöhen

3.3 Zuordnung der Faktoren für Infrastrukturstandard und Streckenauslastung

3.4 Stornierungsentgelte

3.5 Zusammenfassende Darstellung des Entgeltsystems der HLB Basis AG

Anlagen

Formulare für Trassenanmeldungen

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

Ergänzend zu bzw. abweichend von den vorangestellten Regelungen der SNB-AT gemäß Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Stand 22. September 2009, legt die HLB Basis AG die unten genannten Regelungen (SNB-BT) fest. Voraussetzung zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur ist der Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages zwischen der HLB Basis und dem Zugangsberechtigten.

Die SNB-BT gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen der HLB Basis und den Zugangsberechtigten.

1.1 zu Punkt 2.3.1b SNB-AT

Für die von der HLB Basis AG betriebene Infrastruktur gilt die Eisenbahn-Bau- und -betriebsordnung (EBO).

1.2 zu Punkt 2.3.2 SNB-AT

Als Voraussetzung für die Befahrung der Infrastruktur der HLB Basis AG muss der Triebfahrzeugführer im Besitz eines gültigen Eisenbahnfahrzeugführerscheins gemäß VDV Schrift 753 oder eines gültigen Triebfahrzeugführerscheins gemäß Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV) sein.

1.3 zu Punkt 2.3.3 SNB-AT

Die Vermittlung der erforderlichen Orts- und Streckenkenntnis muss mindestens den Umfang der in der VDV Schrift 755 genannten Inhalte umfassen. Die HLB Basis AG legt ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes angemessenes (§ 7e Abs. 3 AEG) Entgelt für die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis fest. Näheres ist in der Beschreibung der Entgeltgrundsätze festgelegt.

1.4 Zu Punkt 2.4.1a SNB-AT:

Beim Einsatz von Dampflokomotiven können Restriktionen aufgrund des Brandschutzes erforderlich sein. Diese werden bei der Fahrplanbestellung im Einzelfall durch die HLB Basis festgelegt.

1.5 Zu Punkt 2.4.1b SNB-AT:

Für die von der HLB Basis AG betriebene Infrastruktur gilt die Eisenbahn-Bau- und -betriebsordnung (EBO).

1.6 zu Punkt 2.4.2 SNB-AT

Der Betreiber der Schienenwege beschreibt die baulichen und betrieblichen Standards sowie die Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssysteme der einzelnen angebotenen Schienenwege unter Punkt 2.

1.7 zu Punkt 3.1.2 SNB-AT

Die HLB Basis AG hat für die von ihr betriebenen Infrastrukturen alle netzzugangsrelevanten Vorschriften in „Sammlungen betrieblicher Vorschriften“ (SbV) bzw. „Örtlichen Zusätzen“ erfasst. Diese sind für die EVU bei den jeweiligen Betriebsstandorten gem. Ziffer 1.8 auf Anfrage in elektronischer Form kostenfrei erhältlich.

1.8 zu Punkt 3.2.1 SNB-AT

Die EVU haben für die Stellung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen die in der Anlage zu diesen SNB zur Verfügung gestellten Vordrucke bzw. Formulare zu verwenden. Die Trassenbestellung erfolgt für die einzelnen Strecken bei den

verantwortlichen Betriebsstandorten unter den genannten Kontaktdaten gemäß nachstehender Zuordnung.

1.8.1 Strecken Frankfurt-Höchst – Königstein und Friedrichsdorf – Brandoberndorf

HLB Basis AG, Standort Königstein, Bahnstraße 13, 61462 Königstein

Tel.: 0 61 74 / 29 01 – 0 Fax: 0 61 74 / 29 01 – 15

e-mail: infrastruktur-koenigstein@hlb-online.de

1.8.2 Strecken Butzbach DB - Butzbach-Nord – Butzbach-

HLB Basis AG, Standort Butzbach, Himmrichsweg 3, 35510 Butzbach

Tel.: 0 60 33 / 96 15 – 0 Fax: 0 60 33 / 96 15 – 15

e-mail: infrastruktur-butzbach@hlb-online.de

1.8.3 Strecken Kassel-Wilhelmshöhe-Süd – Baunatal-Großenritte, Industriestammgleis Kassel-Waldau/Lohfelden, Industriestammgleis Gewerbegebiet Baunatal „Das Linn“ und Streckenanbindung Eschwege-Stadt

HLB Basis AG, Standort Kassel, Wilhelmshöher Allee 252, 34119 Kassel

Tel.: 05 61 / 9 30 74 – 0 Fax: 05 61 / 9 30 74 – 21

e-mail: infrastruktur-kassel@hlb-online.de

1.9 zu Punkt 3.4.2, 3.4.4 sowie 3.4.5 SNB-AT

Die HLB Basis AG definiert als „Arbeitstage“ im Sinne von Punkt 3.4.2 Satz 1 Buchstabe b, Punkt 3.4.4 Satz 2 sowie Punkt 3.4.5 SNB-AT Montage bis Freitage außer gesetzliche Feiertage.

1.10 zu Punkt 3.6 SNB-AT

Rahmenverträge werden nicht abgeschlossen.

1.11 zu Punkt 4.1 SNB-AT

Der Betreiber der Schienenwege stellt seine Entgeltgrundsätze unter Punkt 3. SNB-BT dar.

1.12 zu Punkt 5.1.3 SNB-AT

Zuständige Stellen für betriebliche ad-hoc Entscheidungen sind:

1.12.1 Für die Strecke Frankfurt-Höchst – Königstein

Fahrdienstleiter Kelkheim - Hornau

Tel.: 0 61 74 / 29 01 – 33

1.12.2 Für die Strecke Friedrichsdorf - Brandoberndorf

Fahrdienstleiter Usingen

Tel.: 0 60 81 / 91 47 - 33

1.12.3 Für die Strecken Butzbach (DB) - Butzbach-Nord - Butzbach Ost –
Bahnübergang B488 in Bahn-km 2,2

Betriebsleitzentrale Butzbach,

Tel. 0 60 33 / 96 15 – 32

1.12.4 Für die Strecken Kassel-Wilhelmshöhe Süd – Baunatal-Großenritte,
Industriestammgleis Kassel-Waldau/Lohfelden, Industriestammgleis
Gewerbegebiet Baunatal „Das Linn“ sowie Streckenanbindung Eschwege Stadt

Fahrdienstleiter Baunatal,

Tel. 05 61 / 9 49 82 – 13

1.13 zu Punkt 5.2.1 SNB-AT

Die EVU haben sicherzustellen, dass das eingesetzte Betriebspersonal vor Einsatzbeginn auf Infrastruktur der HLB Basis AG über die aktuell gültigen Weisungen informiert ist und die notwendigen Fahrplanunterlagen mitführt. Die Weisungen werden zum Zeitpunkt der Herausgabe durch die HLB Basis AG dem vom EVU benannten Empfänger elektronisch oder per Fax übersandt.

1.14 zu Punkt 5.2.2 SNB-AT

Die EVU haben die in Ziffer 1.12 benannte zuständige Stelle für betriebliche ad-hoc Entscheidungen zu informieren.

1.15 zu Punkt 5.3.3 SNB-AT

Unter Punkt 2.4 der SNB-BT hat die HLB Basis AG Regelungen, die bei ihr für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten, aufgenommen.

1.16 zu Punkt 5.7.2 SNB-AT

Vorhersehbare Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen werden auf der HLB-Homepage bekannt und EVU, die bereits Infrastrukturnutzungsverträge mit der HLB Basis AG abgeschlossen haben, schriftlich mit einem Vorlauf von vier Wochen schriftlich angezeigt.

2. Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen

2.1 Beschreibung der Infrastrukturen

Im Folgenden wird das Streckennetz der HLB Basis AG nach einzelnen Strecken gegliedert dargestellt und erläutert. Die Streckenbezeichnung beinhaltet jeweils die Zuordnung zum zuständigen Betriebsstandort (BS) bzw. den Ansprechpartnern. Die Angaben zu den technischen und betrieblichen Merkmalen erfolgen mit Stand der Herausgabe dieser Benutzungsbedingungen. Maßgebend sind die Vorgaben des betrieblichen Regelwerkes für die jeweilige Infrastruktur.

2.1.1 Strecke Frankfurt-Höchst - Königstein (Betriebsstandort Königstein)

Merkmal	
Anbindung an benachbarte Infrastruktur(en)	Bahnhof Frankfurt – Höchst, Anbindung an die Infrastruktur der DB Netz AG
Haupt- oder Nebenbahn	Nebenbahn
Länge der Strecke	16,0 km
Spurweite	1.435 mm
Ein- oder Mehrgleisigkeit	Eingleisig
Elektrifizierung	Nein
Maximale Neigung	1:40 (25 ‰)
Maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit	80 km/h
Maximal zulässige Zuglänge	140 Meter
Bremsweg	400/700 Meter
Kleinster Halbmesser	190 Meter
Streckenklasse	D4 (22,5 t Radsatzlast, 8 t Meterlast)
Abweichungen vom Regellichtraum der EBO	Nein
Anzahl Bahnhöfe	4 (Kreuzungsbahnhöfe)
Anzahl Haltepunkte	4
Betriebsverfahren	Zugmeldeverfahren nach Ril 408, streckenspezifische Regelungen ergänzend in den „Örtlichen Zusätzen“ für die Strecke Frankfurt-Höchst – Königstein
Betriebliche Kommunikation und Information	Analoger Betriebsfunk
Fahren ohne Streckenkenntnis	Untersagt

Merkmal	
Signaltechnische Ausrüstung	Elektrisches Stellwerk
Zugbeeinflussung	PZB ohne 500 Hz-Magnete
Streckenauslastung	Vertakteter Personennahverkehr (RMV Linie 12, W(Sa) Halbstundentakt, Sa+ S Stundentakt)
Regelmäßige Betriebszeiten	W(Sa) 4:15 Uhr bis 23:55 Uhr, Sa 4:30 bis 23:55 Uhr, So 6:30 bis 23:55 Uhr

2.1.2 Strecke Friedrichsdorf – Brandoberndorf (Taunusbahn) (Betriebsstandort Königstein)

Merkmal	
Anbindung an benachbarte Infrastruktur(en)	Bahnhof Friedrichsdorf, Anbindung an die Infrastruktur der DB Netz AG
Haupt- oder Nebenbahn	Nebenbahn
Länge der Strecke	36,0 km
Spurweite	1.435 mm
Ein- oder Mehrgleisigkeit	Eingleisig
Elektrifizierung	Nein
Maximale Neigung	1:34,5 (29 ‰)
Maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit	80 km/h
Maximal zulässige Zuglänge	110 Meter
Bremsweg	400/700 Meter

Merkmal	
Kleinster Halbmesser	190 Meter
Streckenklasse	C4 (20 t Radsatzlast, 8 t Meterlast)
Abweichungen vom Regellichtraum der EBO	Nein; Tunnelbauwerk von 1,3 km Länge zwischen Grävenwiesbach und Hasselborn
Anzahl Bahnhöfe	8 (Kreuzungsbahnhöfe)
Anzahl Haltepunkte	3
Betriebsverfahren	Zugmeldeverfahren nach Ril 408, streckenspezifische Regelungen ergänzend in den „Örtlichen Zusätzen“ für die Strecke Friedrichsdorf-Brandoberndorf
Betriebliche Kommunikation und Information	Analoger Betriebsfunk
Fahren ohne Streckenkenntnis	Untersagt
Signaltechnische Ausrüstung	Elektronisches Stellwerk
Zugbeeinflussung	PZB 90 ohne 500 Hz-Magnete
Streckenauslastung	Vertakteter Personennahverkehr (RMV Linie 15, W(Sa) Halbstundentakt, in den Hauptverkehrszeiten zusätzliche Verdichterleistungen, Sa+ S Stundentakt)
Regelmäßige Betriebszeiten	W(Sa) 3:30 Uhr bis 0:30 Uhr, Sa 4:40 bis 0:30 Uhr, So 5:10 bis 0:30 Uhr

2.1.3 Strecken Butzbach (DB-Bf.) - Butzbach-Nord und Butzbach-Nord – Butzbach-Ost
– Anschlussgrenze km 2,2 (Betriebsstandort Butzbach)

Merkmal	
Anbindung an benachbarte Infrastruktur(en)	Bahnhof Butzbach DB, Anbindung an die Infrastruktur der DB Netz AG; Anbindung an die Infrastruktur der Eisenbahnfreunde Wetterau in km 2,2
Haupt- oder Nebenbahn	Nebenbahn
Länge der Strecke	4,4 km
Spurweite	1.435 mm
Ein- oder Mehrgleisigkeit	Eingleisig
Elektrifizierung	Nein
Maximale Neigung	1:40 (25 ‰)
Maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit	40 km/h
Maximal zulässige Zuglänge	300 Meter, im Abschnitt Butzbach-Ost – Anschlussgrenze km 2,2 maximal 200 m
Bremsweg	400 Meter
Kleinster Halbmesser	<150 Meter
Streckenklasse	C2 (20 t Radsatzlast, 6,4 t Meterlast)
Abweichungen vom Regellichtraum der EBO	Nein
Anzahl Bahnhöfe	2
Anzahl Haltepunkte	0
Betriebsverfahren	Zugleitverfahren nach FV-NE, streckenspezifische Regelungen ergänzend in der „Sammlung betrieblicher Vorschriften“ für die Strecke Butzbach – Butzbach-Nord – Butzbach-Ost

Merkmal	
Betriebliche Kommunikation und Information	Analoger Betriebsfunk
Fahren ohne Streckenkenntnis	Untersagt
Signaltechnische Ausrüstung	Nein, elektrisch-ortsgestellte Weiche und technisch gesicherte Bahnübergänge können teilweise mit Infrarotsendern umgestellt bzw. eingeschaltet werden
Zugbeeinflussung	Nein
Streckenauslastung	Einzelleistungen im Güterverkehr
Betriebszeiten	Besetzungszeiten Betriebsleitzentrale Butzbach: Mo.- Do.: 3:30 bis 23:30 Uhr; Fr. 3:30 - 01:30 Uhr; Sa. 04:00 - 01:30 Uhr; So: 05:00 Uhr - 21:30 Uhr

2.1.4 Strecke Kassel-Wilhelmshöhe- Süd (km 0,8) – Baunatal-Altenbauna (km 7,0) - Baunatal-Großenritte (km 10,8) (Betriebsstandort Kassel)

Besonderheit: Zwischen Baunatal und Baunatal-Großenritte verkehren EBO-zugelassene Straßenbahnfahrzeuge im Taktverkehr. Teile der Gleisanlagen und die Verkehrsstationen sind nur für die Befahrung bzw. Bedienung durch die zugelassenen Straßenbahnfahrzeuge zugelassen.

Merkmale	
Anbindung an benachbarte Infrastruktur(en)	Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe, Anbindung an die Infrastruktur der DB Netz AG; Bahnhof Baunatal Anbindung an das Straßenbahnnetz der Kasseler Verkehrs Gesellschaft AG, Bahnhof Baunatal-Großenritte Anbindung der durch den Verein „Hessencourrier betriebenen Eisenbahnstrecke Baunatal-Großenritte - Naumburg
Haupt- oder Nebenbahn	Nebenbahn
Länge der Strecke	10,992 Km
Spurweite	1.435 mm
Ein- oder Mehrgleisigkeit	Eingleisig
Elektrifizierung	im Streckenabschnitt Baunatal (km 7,0) - Baunatal-Großenritte (km 10,8) Elektrifizierung für Straßenbahnen mit 600 V Gleichstrom

Merkmal	
Maximale Neigung	1:39 (25,5 ‰)
Maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit	<p>Maximal zulässige Geschwindigkeit zwischen Kassel-Wilhelmshöhe und Baunatal: 60 km/h;</p> <p>Maximal zulässige Geschwindigkeit zwischen Baunatal und Baunatal-Großenritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • EBO- Fahrzeuge 40 km/h mit Geschwindigkeitsabsenkungen im Bereich der Straßenbahnhaltestellen • EBO-zugelassene Straßenbahnen 60 km/h
Maximal zulässige Zuglänge	600 Meter
Bremsweg	400 Meter
Kleinster Halbmesser	190 Meter
Streckenklasse	D4 (22,5 t Radsatzlast, 8 t Meterlast)
Abweichungen vom Regellichtraum der EBO	Nein
Anzahl Bahnhöfe	2
Anzahl Haltepunkte	0

Merkmal	
Betriebsverfahren	Zugmeldeverfahren nach FV-NE, streckenspezifische Regelungen ergänzend in der „Sammlung betrieblicher Vorschriften“ für die Strecke Kassel-Wilhelmshöhe – Baunatal-Großenritte
Betriebliche Kommunikation und Information	Analoger Betriebsfunk; Mobilfunk GSM
Fahren ohne Streckenkenntnis	Untersagt
Signaltechnische Ausrüstung	Elektrisches Stellwerk
Zugbeeinflussung	PZB 90 ohne 500 Hz-Magnete
Streckenauslastung	Die Strecke zwischen Bahnhof Baunatal und Wendeschleife Baunatal-Großenritte wird durch EBO-zugelassene Straßenbahnen in den Hauptverkehrszeiten im Abstand von 15 Minuten mit zusätzlichen Verdichterleistungen in beiden Richtungen befahren.
Regelmäßige Betriebszeiten	Montag – Sonntag 04.00 – 24.00 Uhr

2.1.5 Industriestammgleis Kassel – Waldau/Lohfelden (Betriebsstandort Kassel)

Merkmal	
Anbindung an benachbarte Infrastruktur(en)	Bahn-km 8,8 Strecke Kassel-Wilhelmshöhe – Kassel-Bettenhausen, Anbindung an die Infrastruktur der DB Netz AG
Haupt- oder Nebenbahn	Nebenbahn
Länge der Strecke	4,95 Km
Spurweite	1.435 mm
Ein- oder Mehrgleisigkeit	Eingleisig
Elektrifizierung	Nein
Maximale Neigung	1:40 (25 ‰)
Kleinster Halbmesser	<150 m
Maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit	25 km/h
Bremsweg	400 Meter
Streckenklasse	D4 (Radsatzlast 22,5 t, 8 t Meterlast)
Abweichungen vom Regellichtraum der EBO	Nein
Anzahl Bahnhöfe	1
Anzahl Haltepunkte	0

Merkmal	
Betriebsverfahren	Zugmeldeverfahren Ril 408, streckenspezifische Regelungen ergänzend in der „Bedienungsanweisung für das Industriestammgleis Waldau/Lohfelden“
Betriebliche Kommunikation und Information	Analoger Betriebsfunk; Mobilfunk GSM
Fahren ohne Streckenkenntnis	Untersagt
Signaltechnische Ausrüstung	Nein
Zugbeeinflussung	Nein
Streckenauslastung	Das Industriestammgleis und die Gleisanschlüsse werden nach dem jeweils gültigen Bedienungsplan bedient. Die Entscheidung, ob außerplanmäßige Bedienungsfahrten durchgeführt werden, trifft nach Anmeldung des Fahrtwunsches der Fdl Baunatal im Benehmen mit dem Fdl Kassel – Wilhelmshöhe.
Regelmäßige Betriebszeiten	Während der Besetzungszeiten des Fdl Kassel-Wilhelmshöhe und Fdl Baunatal in der Regel Montag – Sonntag 00.00 – 24.00 Uhr

2.1.6 Industriestammgleis Baunatal Gewerbegebiet „Das Linn“ (Betriebsstandort Kassel)

Merkmal	
Anbindung an benachbarte Infrastruktur(en)	Anschluss an die Werkbahn der Volkswagen AG, Standort Baunatal
Haupt- oder Nebenbahn	Nebenbahn
Spurweite	1.435 mm
Ein- oder Mehrgleisigkeit	Eingleisig mit 6 Gleisanschlüssen
Elektrifizierung	Nein
Maximale Neigung	1:27 (37 ‰)
Kleinster Halbmesser	120 m
Maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit	20 km/h
Streckenklasse	D4
Abweichungen vom Regellichtraum der EBO	Nein
Anzahl Bahnhöfe	1
Anzahl Haltepunkte	0

Merkmal	
Betriebsverfahren	FV-NE, Rangierbezirk; streckenspezifische Regelungen ergänzend in der „Bedienungsanweisung für das Industriestammgleis Baunatal“
Betriebliche Kommunikation und Information	Betriebsfunk; Mobilfunk GSM
Fahren ohne Streckenkenntnis	Untersagt
Signaltechnische Ausrüstung	Nein
Zugbeeinflussung	Nein
Streckenauslastung	Rangierfahrten zur Bedienung der Gleisanschlüsse
Regelmäßige Betriebszeiten	Mo - Fr

2.1.7 Streckenanbindung Eschwege-Stadtbahnhof (Betriebsstandort Kassel)

Abzweigend von der Strecke Strecke Bebra – Eichenberg - Göttingen wird der Bahnhof Eschwege-Stadt über zwei eingleisige Nebenbahnen erreicht.

Merkmal	
Anbindung an benachbarte Infrastruktur(en)	Strecke 6710: Bf. Eschwege Stadt (km 45,743) – Bf. Eschwege West „Bahnhofsteil Abzweigstelle Eschwege Stegmühle“ (km 49,915 Infrastrukturgrenze Südanschluss), Strecke 3936: Abzweig Niederhone (km 0,0) – Eschwege West „Bahnhofsteil Abzweigstelle Eschwege Wehre“ (km 0,388 Infrastrukturgrenze Nordanschluss). Hinweis: einbrechende/ abgehende Zugfahrten können nicht in Bf. Eschwege West beginnen oder enden sondern müssen über die angrenzende freie Strecke zu den Nachbarbetriebsstellen geführt werden.
Haupt- oder Nebenbahn	Nebenbahn
Länge der Strecke	Strecke 6710: 4,172 km Strecke 3936: 0,388 km
Spurweite	1.435 mm
Ein- oder Mehrgleisigkeit	Eingleisig
Elektrifizierung	Ja, 15 kV 16,7 Hz

Merkmal	
Maximale Neigung	1:100 (10,0 ‰)
Maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit	80 km/h (Strecke 6710), 50 km/h (Strecke 3936)
Maximal zulässige Zuglänge	140 Meter
Bremsweg	700 Meter
Kleinster Halbmesser	190 Meter
Streckenklasse	D4
Abweichungen vom Regellichtraum der EBO	Nein
Anzahl Bahnhöfe	1 (Kreuzungsbahnhof ohne Umsetzungöglichkeit und Nebengleise)
Anzahl Haltepunkte	1
Betriebsverfahren	Zugmeldeverfahren nach Ril 408; streckenspezifische Regelungen ergänzend in den „Örtlichen Zusätzen“
Betriebliche Kommunikation und Information	GSM-R
Fahren ohne Streckenkenntnis	Untersagt
Signaltechnische Ausrüstung	Elektronisches Stellwerk
Zugbeeinflussung	PZB 90 mit 500 Hz-Magneten

Merkmal	
Streckenauslastung	Vertakteter Schienenpersonennahverkehr
Regelmäßige Betriebszeiten	W(Sa) 4:45 Uhr bis 23:40 Uhr, Sa 6:10 bis 23:40 Uhr, So 7:30 bis 23:40 Uhr

2.2 Verkehrliche Einschränkungen

In einzelnen Fällen können besondere örtliche oder betriebliche Gegebenheiten die verkehrliche Nutzung einschränken oder die Durchführung bestimmter Verkehre ausschließen.

Der Transport von Gefahrgut wird durch das Gefahrgutbeförderungsgesetz - einschließlich der darauf basierenden Verordnungen wie z.B. die „Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt“ - GGVSEB) - geregelt. Neben den unmittelbar geltenden gesetzlichen Regelungen bestehen darüber hinaus in Einzelfällen zusätzliche verkehrliche Einschränkungen, z.B. die zeitlich eingeschränkte Abstellung von Gefahrgutzügen.

Auf Kundenwunsch können nach Absprache mit der HLB Basis AG Verkehre über eine bestehende Streckenöffnungszeit hinaus durchgeführt werden, wenn dies der HLB Basis AG rechtzeitig bekannt gegeben wird. Für diese Verkehre wird eine über den Trassenpreis hinausgehende Zahlung hinsichtlich einer erforderlichen Stellwerksbesetzung erhoben werden.

Sollten für bestimmte Fahrzeuge oder Verkehre besondere Geschwindigkeitsrestriktionen notwendig sein, werden sie dem Zugangsberechtigten rechtzeitig vor Durchführung der Fahrt mitgeteilt.

2.3 Betrieblich-technische Bedingungen für den Zugang zum Schienennetz

Die Fahrzeugausrüstung der Zugangsberechtigten muss den betrieblichen Anforderungen der HLB Basis AG entsprechen.

2.3.1 Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB)

Für die Nutzung des Schienennetzes der HLB Basis AG gilt bezüglich der Punktförmigen Zugbeeinflussung (PZB) folgendes:

Die Triebfahrzeuge müssen mit einer PZB- Anlage mit Geschwindigkeitsaufzeichnung und -überwachung ausgerüstet sein, die mit den Streckeneinrichtungen der HLB Basis AG kompatibel ist. Über die Zulassung von Fahrzeugen, die nicht über die vorgenannte Ausrüstung verfügen, entscheidet der Eisenbahnbetriebsleiter der HLB Basis AG; er legt einschränkende Bedingungen für die Durchführung dieser Fahrten fest.

2.3.2 Zugfunk

Triebfahrzeuge, die auf dem Schienennetz der HLB Basis AG verkehren, müssen über die für die Zugfunktechnik der HLB Basis AG erforderlichen Funkgeräte verfügen.

2.4 Notfallmanagement

Bei gefährlichen Ereignissen ist Unfallmeldestelle der zuständige Fahrdienst- oder Zugleiter, der unverzüglich über das Ereignis zu informieren ist; er veranlasst die weiteren Schritte nach den einschlägigen Richtlinien (BUVO-NE) und ist gegenüber dem zugangsberechtigten EVU weisungsbefugt. Das EVU unterstützt die Unfallmeldestelle, den Eisenbahnbetriebsleiter sowie weitere Bedienstete der HLB Basis AG bei den notwendigen Arbeiten zur Aufklärung der Ursache des gefährlichen Ereignisses.

Dazu stellt das zugangsberechtigte EVU der HLB Basis AG die Daten der PZB zur Verfügung, damit sie die gesetzlich vorgeschriebenen und geforderten Untersuchungen durchführen kann.

Der Zugangsberechtigte hat einen während der Nutzungsdauer jederzeit erreichbaren Notdienst zu benennen. Die Ansprechpartner sind der Betriebsleitung der HLB Basis mindestens 3 Tage vor Verkehrsaufnahme mit Rufnummer bekannt zu geben und bei jeder Änderung schriftlich mitzuteilen.

3. Entgeltgrundsätze

3.1 Umfang der Pflichtleistung

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

Das Entgelt für die Benutzung der Schienenwege deckt die Pflichtleistungen gemäß Anlage 1 Nr. 1 EIBV ab. Daher sind mit dem zu entrichtenden Entgelt für eine Trasse folgende Basisleistungen abgegolten:

- 1) Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen
- 2) Erstellung eines Fahrplans einschließlich der Übersendung der betriebsnotwendigen Fahrplandaten und Unterlagen an den Besteller
- 3) Nutzung der für die Zugfahrten bereitgestellten Strecken-, Bahnhofs-, Überholungs- und Kreuzungsgleise
- 4) Die Bedienung der für eine Zugbewegung erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme, die Koordination der Zugbewegungen und die Bereitstellung von Informationen über die Zugbewegungen während der planmäßigen Besetzungszeit der Betriebsstellen der HLB Basis AG
- 5) Alle anderen Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs auf den zugewiesenen Trassen erforderlich sind
- 6) Vereinbarte planmäßige Aufenthalte während der Zugfahrt
- 7) Aufenthaltszeiten größer 2 Stunden vor Abfahrt bzw. nach Ankunft eines Zuges im Anfangs- bzw. Endbahnhof sowie Abstellungen auf Hauptgleisen von mehr als 2 Stunden werden gesondert berechnet.

3.2 Berechnung der Entgelthöhen

Maßgebende Werte für die Entgeltbemessung sind die Leistungskennzahlen

„Zugkilometer“, „Wagenanzahl“, „Bruttotonnen“ bzw. Benutzungstage, die Festlegung für die Verwendung der Leistungskennzahlen zur Entgeltberechnung erfolgt streckenspezifisch.

Das zu entrichtende Entgelt errechnet sich nach folgenden Formeln (Strecken Eschwege-West – Eschwege-Stadt, Frankfurt-Höchst – Königstein, Friedrichsdorf-Brandoberndorf, Kassel-Wilhelmshöhe - Baunatal-Großenritte:

$\text{Trassenpreis pro Kilometer in €} \times \text{maßgebende Entfernung (Zugkilometer)}$

sowie zusätzlich im Güterverkehr (Strecke Kassel-Wilhelmshöhe – Baunatal):

$\text{Preis pro Bruttotonne in €} \times \text{maßgebende Bruttotonnenladung}$

bzw. (Industriestammgleis Kassel-Waldau / Lohfelden):

$\text{Preis pro Wagen in €} \times \text{maßgebende Wagenanzahl}$

bzw. pauschaliert (Strecke Butzbach – Butzbach-Nord – Butzbach-Ost und Industriestammgleis Baunatal „Das Linn“):

$\text{Preis je Benutzungstag}$

Die maßgebende Entfernung ist die für die Benutzung des Schienenweges durchgeführte Zug- und/oder Rangierfahrt.

Bei Nutzung der Schienenwege außerhalb der normalen Besetzungszeiten, hat der Nutzer die durch diese Nutzung verursachten Mehrkosten zu übernehmen (vgl. Liste der Nutzungsentgelte).

3.3 Zuordnung der Faktoren für Infrastrukturstandard und Streckenauslastung

3.3.1 Personenverkehr

Die Trassenart Personenverkehr findet Anwendung für Zugfahrten, die der Reisendenbeförderung dienen und bei deren Durchführung hohe qualitative Anforderungen im Hinblick auf Vertaktung und die Bildung durchgängiger Reiseketten gestellt werden.

3.3.2 Güterverkehr

Die Trassenentgelte im Güterverkehr sind auch in ihrer Systematik bezogen auf die Betriebsstandorte spezifisch. Die ortsspezifische Darstellung befindet sich in der Trassenpreisliste der HLB Basis AG. Diese differenzierten Preise berücksichtigen bereits Unterschiede in den Infrastrukturstandards und den jeweiligen Streckenauslastungen.

3.3.3 Museums- bzw. Touristikverkehr

Die Trassenart „Museums- bzw. Touristikverkehr“ findet Anwendung für Zugfahrten, die der Reisendenbeförderung dienen und deren Durchführung vornehmlich auf museale bzw. touristische Aspekte abstellt. Diese Verkehre sind im Unterschied zum Personenverkehr dadurch gekennzeichnet, dass es sich um Einzelleistungen an nur einzelnen Kalendertagen im Fahrplanjahr handelt.

3.3.4 Leerfahrten

Die Trassenart „Leerfahrt“ findet Anwendung für Überführungsfahrten von Triebfahrzeugen.

3.4 Leistungsabhängiges Entgelt

Um Störungen zu verringern und die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur zu erhöhen wird durch leistungsabhängige Entgeltregelung ein Anreiz für EVU und HLB Basis AG geschaffen, die Betriebsqualität auf hohem Niveau zu gewährleisten.

Die leistungsabhängigen Kriterien sind die Pünktlichkeit der Züge an den Messpunkten auf der Infrastruktur der HLB Basis AG. Die Feststellung der Abweichung zwischen tatsächlicher und geplanter Abfahrtszeit an den Messpunkten erfolgt durch die für die jeweilige Infrastruktur zuständige Stelle gemäß Ziffer 1.12 der HLB Basis AG.

Die Zeiterfassung erfolgt minutenscharf am Messpunkt und wird bei Verspätungen unter Angabe der Ursache dokumentiert. Der Triebfahrzeugführer

des EVU ist verpflichtet der zuständigen Stelle die Ursache der Verspätung mitzuteilen. Verspätungsgründe sind die in der nachstehenden Tabelle benannten Ursachen:

Verspätungsursache	EIU (HLB Basis AG)	EVU	Zuordnung nicht möglich
Fehler in der Trassenkonstruktion	X		
Personalbedingte Ursache (Zuordnung im Einzelfall)	X	X	
Oberbaumangel/Langsamfahrstellen	X		
Bauarbeiten	X		
Leit- und Sicherungstechnik	X		
Haltezeitüberschreitung, außerplanmäßiger Halt		X	
Abweichen von Fahrplandaten		X	
Fahrzeugstörung		X	
Höhere Gewalt			X
Gefährliche Ereignisse durch Dritte			X

Unpünktlich verkehrt eine Zugfahrt, wenn die tatsächliche Nutzung des Schienenweges von der vereinbarten Fahrplantrasse um mehr als 10 Minuten abweicht.

Museumsverkehr sowie Leerfahrten sind von der Anwendung des leistungsabhängigen Entgelts ausgenommen.

Die ermittelten Verspätungsminuten werden monatlich addiert und dem EVU mitgeteilt. Die Summe der Minuten wird mit der Pönale gemäß Entgelttabelle multipliziert und je nach Verantwortungsbereich dem jeweiligen Vertragspartner erstattet. Die HLB Basis AG wird die Ermittlung der Verspätungsminuten jeweils

bis zum 30. des Folgemonats dem EVU mitteilen, der Zahlungsanspruch besteht nach Zugang der Mitteilung über das Anreizentgelt gegenüber dem zahlungspflichtigen Vertragspartner.

Gegen die ermittelten Verspätungsminuten kann das EVU binnen einen Monats nach Zugang der Verspätungsaufstellung unter Darlegung der Gründe für die Ablehnung Einwand erheben. Nach Ablauf dieser Frist gilt die übermittelte Verspätungsaufstellung als anerkannt.

Das fällige Entgelt beträgt maximal 20 % des regulären Trassenentgelts der betroffenen Zugfahrt.

3.4 Trassenänderungs- bzw. Stornierungsentgelte

Für jeden Änderungswunsch an einer festgelegten Zugtrasse wird eine Bearbeitungsgebühr erhoben.

Bestellte Trassen können vom Zugangsberechtigten storniert werden. Mit der Stornierung erlöschen alle Ansprüche die ggf. mit der vertraglichen Bindung in Bezug auf die Trassenvergabe verbunden waren.

- Stornierung bis zum 30. Tag vor dem ersten Verkehrstag: unentgeltlich,
- Stornierung nach dem 30. Tag vor dem ersten Verkehrstag und über 24 Stunden vor der Abfahrt: 30 % des Entgeltes einer Trasse,
- Stornierung unter 24 Stunden vor der Abfahrt: 60 % des Entgeltes einer Trasse.

3.5 Zusammenfassende Darstellung des Entgeltsystems der HLB Basis AG

1) Differenziertes Trassenentgelt für verschiedene Strecken aufgrund der unterschiedlichen Streckenstandards.

- 2) Einheitliches Trassenentgelt für Personen- und Güterverkehr auf den Strecken, auf denen bisher keine Güterverkehrsnachfrage zu verzeichnen ist, da die betrieblich - technischen Standards dieser Schienenwege der HLB Basis AG für den Personenverkehr, wie auch für den Güterverkehr gleichermaßen erforderlich sind. Dies betrifft die Strecken unter 2.1.1 und 2.1.2.
- 3) Leertriebfahrzeugfahrten und Werkstattüberführungen sowie Museumsverkehr werden mit einem Sonderfaktor bzw. Sonderpreis belegt.
- 4) Für einzelne schwach nachgefragte Strecken wird eine periodenbezogene Entgeltermittlung ausgewiesen (gemäß der Bedienungshäufigkeit).

Anlagen

Formulare für Trassenanmeldungen

- 1. Regelzüge**
- 2. Einzel-Reisezüge, Einzel-Güterzüge, Sonderzüge**

Trassenanmeldung für Regelzüge

An: HLB Basis AG
Abteilung Betrieb - Infrastruktur -
Fax:
E-Mail:

Besteller: _____

Tel.: _____

Fax: _____

E-Mail: _____

Datum: _____

Abweichende Rechnungsanschrift:

- Trassenanmeldung
- Trassenstudie für Reisezugtrassen
- Trassenstudie für Güterzugtrassen

A. Verkehrszeiten

Verkehrszeitraum _____

Verkehrstage _____

Zusatztage _____

Ausfalltage _____

Konstruktionsspielraum _____

B. Verkehrsart

Takt-Verkehr ja nein

Express-Verkehr ja nein

Sonstige Verkehrsart _____

C. Relation

von _____

nach _____

D. Betrieblich-technische Angaben

Triebfahrzeugbaureihe _____

Traktionsart _____

Höchstgeschwindigkeit _____

Zuglänge _____

Zuglast _____

Bremstellung _____

vorhandende Brh _____

maximale Radsatzlast _____

Notbremsüberbrückung ja nein

PZB 90 ja nein

Zugfunk ja nein Art/Modell: _____

Gefahrguttransport ja nein

Lademaßüberschreitung ja nein

(auch DOSTO)

Besonderheiten _____

F. Weitere Kundenwünsche _____

G. Hinweise aus der Konstruktion _____

Versicherung:

Der Besteller versichert, dass die eingesetzten Fahrzeuge für den bestellten Zuglauf zugelassen sind und den Bedingungen der SNB entsprechen. Für den Fall, dass neben dem Trassenentgelt weitere Kosten (Gestellung streckenkundiger Mitarbeiter, Streckenuntersuchungen, Personaleinsatz außerhalb der Besetzungszeiten o.ä.) erforderlich sind, erklärt er sich damit einverstanden, dass diese Kosten an ihn verrechnet werden.

(Ort, Datum)

Unterschrift des Bestellers

Trassenanmeldung für Einzel-Reisezüge, Einzel-Güterzüge, Sonderzüge

Trassenanmeldung

Trassenstudie für Sonderzug

Infrastrukturbetreiber	Trassenbesteller
(Bitte zuständ. Betriebsstandort eintragen) HLB Basis AG	
Fax:	Fax:
E-Mail:	E-Mail:

Trassenanmeldung für Einzel-Reisezüge, Einzel-Güterzüge, Sonderzüge

A. Angaben über den Zuglauf **Reisezug** **Güterzug** **Sonstiges**

a) Verkehrstag/e: Von: Nach:	Zuggattung: Zugnummer: Gewünschte Abfahrt: Gewünschte Ankunft:	Vorrang hat: Ankunft <input type="checkbox"/> Abfahrt <input type="checkbox"/> Leerfahrt <input type="checkbox"/> Tfz Fahrt <input type="checkbox"/> Fahrt zur Baustellenversorgung <input type="checkbox"/>
b) Verkehrstag/e: Von: Nach:	Zuggattung: Zugnummer: Gewünschte Abfahrt: Gewünschte Ankunft:	Vorrang hat: Ankunft <input type="checkbox"/> Abfahrt <input type="checkbox"/> Leerfahrt <input type="checkbox"/> Tfz Fahrt <input type="checkbox"/> Fahrt zur Baustellenversorgung <input type="checkbox"/>
c) Verkehrstag/e: Von: Nach:	Zuggattung: Zugnummer: Gewünschte Abfahrt: Gewünschte Ankunft:	Vorrang hat: Ankunft <input type="checkbox"/> Abfahrt <input type="checkbox"/> Leerfahrt <input type="checkbox"/> Tfz Fahrt <input type="checkbox"/> Fahrt zur Baustellenversorgung <input type="checkbox"/>
d) Verkehrstag/e: Von: Nach:	Zuggattung: Zugnummer: Gewünschte Abfahrt: Gewünschte Ankunft:	Vorrang hat: Ankunft <input type="checkbox"/> Abfahrt <input type="checkbox"/> Leerfahrt <input type="checkbox"/> Tfz Fahrt <input type="checkbox"/> Fahrt zur Baustellenversorgung <input type="checkbox"/>

Weitere Angaben zum Laufweg (Streckenangaben) und Unterwegshalte (Haltedauer/-art)

a)
b)
c)
d)

Besonderheiten / Sonstiges

B. Angaben zu Abstell- und Zusatzanlagen

Betriebsstelle	Gleislänge	von Datum / Uhrzeit	bis Datum / Uhrzeit	Bemerkungen
	m			
	m			
	m			

C. Angaben zum Zug (alle Angaben gelten für alle zuvor genannten Zugfahrten)			
Triebfahrzeug (Baureihe):		vglb. DB-Baureihe:	
Traktionsart: Elektrisch <input type="checkbox"/> Diesel <input type="checkbox"/> Dampflok-Kohle <input type="checkbox"/> Dampflok-Öl <input type="checkbox"/>			
Höchstgeschwindigkeit: km/h		bei Dampflok: vorwärts km/h rückwärts km/h	
Fahrzeugausrüstung			
Führendes Fahrzeug besitzt eine Zugbeeinflussungsanlage der Bauart „PZB 90“		<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Führendes Fahrzeug besitzt Zugfunk		<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Führendes Fahrzeug besitzt Sifa		<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Falls nein <input type="checkbox"/> Ausnahmegenehmigung nach § 3 Abs I EBO liegt vor, bzw.			
<input type="checkbox"/> Bei Dampflokfahrt ist die Zweimannbesetzung sichergestellt			
Handelt es sich um einen der folgenden außergewöhnlichen Transporte		<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Doppelstockwagen DA. DB. DAB <input type="checkbox"/> LNT-Fahrzeug <input type="checkbox"/> KV <input type="checkbox"/> Sonstige Transporte Lü; Schwerewagen <input type="checkbox"/>			
Falls Sonstige Transporte (Lü; Schwerewagen): Bza ist der Trassenanmeldung beigefügt.			
Wagenzug			
Bremsstellung:			
Vorhandene Bremsleistung:		Brh	
Wagengewicht: t		Achsen: x	
Wagenzuglänge: m		Gesamtlänge: m	
Höchstgeschwindigkeit: Km/h			
Bei Reisezügen			
NBÜ vorhanden:		<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Bei Güterzügen			
Ladegut:			
Klasse:		Stoffnummer:	
Verpackungsgruppe:		Gefahrgutklasse:	
KV-Profil-Nummer: P C P C		Streckenklasse:	
Bei Wendezug: Tzf schiebt von		Bis	
Schiebelok (Baureihe): von		Bis <input type="checkbox"/> gekuppelt	
Die Bestellung eines streckenkundigen Mitarbeiters gewünscht		<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Falls ja, von		Bis	
Versicherung:			
Der Besteller versichert, dass die eingesetzten Fahrzeuge für den bestellten Zuglauf zugelassen sind und den Bedingungen der SNB der HLB Basis AG entsprechen. Für den Fall, dass neben dem Trassenentgelt weitere Kosten (Gestellung streckenkundiger Mitarbeiter, Streckenuntersuchungen, Personaleinsatz außerhalb der Besetzungszeiten o.ä.) erforderlich sind, erklärt er sich damit einverstanden, dass diese Kosten an verrechnet werden.			

Ort/Datum

Unterschrift des Bestellers