

**SCHIENENNETZ-NUTZUNGSBEDINGUNGEN  
DES EISENBAHNINFRASTRUKTURUNTERNEHMENS  
(EIU)  
HOLZBACHTALBAHN GMBH (HBT)  
FÜR DIE STRECKE 3032  
ALtenkirchen (WW) – SELTERS (WW)**

**BESONDERER TEIL (SNB-BT)**

verantwortlich: kaufmännischer Geschäftsführer, technischer Geschäftsführer	geprüft: Frank Rosendahl	freigegeben: Manfred Limbach
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------	---------------------------------

# I INHALT

I Inhalt.....	2
II Verzeichnis der abkürzungen.....	3
1 Allgemeine Informationen .....	5
1.1 Einleitung .....	5
1.2 Zugang zur Nutzung des Schienennetzes .....	5
1.3 Veröffentlichung und Stellungnahmeverfahren.....	5
1.4 Ansprechpartner .....	5
2 Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT .....	5
2.1 Zu Punkt 2.3.2 SNB-AT .....	5
2.2 zu Punkt 3.1.2 SNB-AT.....	5
2.3 Zu Punkt 3.2.1 SNB-AT .....	6
2.4 Zu Punkte 3.4.2, 3.4.4, 3.4.5 SNB-AT .....	6
2.5 Zu Punkt 3.4.3 SNB-AT .....	6
2.6 Zu Punkt 5.1.3, 5.3.3 SNB-AT .....	6
3 Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen.....	6
3.1 Infrastrukturbeschreibung .....	6
3.2 Notfallmanagement.....	8
4 Entgeltgrundsätze .....	8
4.1 Umfang der Pflichtleistung .....	8
4.2 Trassenstornierung .....	8
4.3 Fahrplananpassungen bei Regel- und Gelegenheitsverkehr während einer Fahrplan- periode ..	9
4.4 Durchführung von außergewöhnlichen Transporten .....	9
4.5 Sicherheitsleistung.....	9
4.6 Trassenstudie .....	9
5 Anlagen .....	9

verantwortlich: kaufmännischer Geschäftsführer, technischer Geschäftsführer	geprüft: Frank Rosendahl	freigegeben: Manfred Limbach
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------	---------------------------------

## II VERZEICHNIS DER ABKÜRZUNGEN

Abs.	Absatz
Anst	Anschlussstelle (Betriebstelle)
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
Bfu	Bahnhof unbesetzt
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen BT Besonderer Teil
BT	Besonderer Teil
BüP	Bahnübergangssicherungsposten
BÜV-NE	Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen
Bza	Betrieb Zugförderung außergewöhnlich
bzw.	beziehungsweise
DAT	Dienstanweisung für Triebfahrzeugführer
DB	Deutsche Bahn AG
e. V.	eingetragener Verein
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
EIGV	Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
ESBO	Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
ff.	fort folgende
FFS	Funkfernsteuerung
gem.	gemäß
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
HBT	Holzbachtalbahn GmbH
HPflG	Haftpflichtgesetz
INV	Infrastruktturnutzungsvertrages
i.V.m.	in Verbindung mit

verantwortlich: kaufmännischer Geschäftsführer, technischer Geschäftsführer	geprüft: Frank Rosendahl	freigegeben: Manfred Limbach
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------	---------------------------------

LÜ	Lademaßüberschreitung
Mbr	Mindesbremshunderstel
NBS	Nutzungsbestimmungen der Serviceeinrichtungen
Nr.	Nummer
öBl	örtlicher Betriebsleiter
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
Ril	Richtlinie
S.	Seite
SNB-AT	Schienennetz-Nutzungsbedingungen der HBT – Allgemeiner Teil
SNB-BT	Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege – Besonderer Teil
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
Strebu	Angaben zum Streckenbuch
TfV	Triebfahrzeugführerscheinverordnung
Tfz	Triebfahrzeug
usw.	und so weiter
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
z. B.	zum Beispiel
ZB	Zugangsberechtigte(r)

# 1 ALLGEMEINE INFORMATIONEN

## 1.1 EINLEITUNG

Mit den Schienennetz-Nutzungsbedingungen (SNB) veröffentlicht die Holzbachtalbahn GmbH (HBT) die Nutzungsbedingungen für zu erbringende Leistungen für Zugangsberechtigte gemäß Anlage 2 Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG).

Die SNB der HBT sind unterteilt in

- einen - Allgemeinen Teil (SNB-AT)
- einen - Besonderen Teil (SNB-BT).

Die SNB-AT entsprechen einer Konditionenempfehlung des VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) mit HBT spezifischen Anpassungen und regeln die allgemeinen Geschäftsbedingungen zwischen der HBT und Zugangsberechtigten (ZB).

Die SNB-BT ergänzen die SNB-AT um unternehmensspezifische Geschäftsbedingungen (Leistungsbeschreibungen, Regeln, Fristen und Verfahrensweisen).

Die SNB-AT und SNB-BT stellen somit die vertragliche Grundlage für eine Geschäftsverbindung zwischen der HBT und ZB dar.

## 1.2 ZUGANG ZUR NUTZUNG DES SCHIENENNETZES

Der Zugang zur Nutzung des Schienennetzes der HBT erfolgt auf der Grundlage eines Infrastruktturnutzungsvertrags (INV), den der betreffende ZB mit der HBT abschließt.

Der INV stellt keinen Rahmenvertrag im Sinne des § 49 ERegG bzw. Punkt 3.6 der SNB-AT dar.

## 1.3 VERÖFENTLICHUNG UND STELLUNGNAHMEVERFAHREN

Die SNB-AT, SNB-BT, NBS-AT, NBS-BT, sonstige Informationen (z.B. Fristen) und der Preiskatalog der HBT usw. sind im Internet unter [www.holzbachtalbahn.net](http://www.holzbachtalbahn.net) veröffentlicht.

Geplante Änderungen der SNB und der Entgelte sowie aller sonstigen Informationen werden ebenfalls im Internet unter [www.holzbachtalbahn.net](http://www.holzbachtalbahn.net) veröffentlicht.

## 1.4 ANSPRECHPARTNER

Ansprechpartner werden dem ZB im Rahmen des INV bekannt gegeben.

# 2 ERGÄNZUNGEN/ABWEICHUNGEN ZU/VON DEN SNB-AT

## 2.1 ZU PUNKT 2.3.2 SNB-AT

Die erstmalige Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis erfolgt durch die HBT.

Für die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis gemäß VDV-Richtlinie 755 wird ein Entgelt auf Stundensatzbasis gemäß den Entgeltgrundsätzen erhoben. Die Mindestbestellzeit beträgt drei Stunden (siehe 4.5-DOK-02.1 Liste der Entgelte). Dies gilt auch, wenn die Orts- und Streckenkenntnis durch einen Erfüllungsgehilfen vermittelt wird.

## 2.2 ZU PUNKT 3.1.2 SNB-AT

Zugangsrelevante Regelwerke:

verantwortlich: kaufmännischer Geschäftsführer, technischer Geschäftsführer	geprüft: Frank Rosendahl	freigegeben: Manfred Limbach
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------	---------------------------------

- AEG – Allgemeines Eisenbahngesetz
- EBO – Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
- ERegG \_ Eisenbahnregulierungsgesetz
- ESO – Eisenbahnsignalordnung
- Landeseisenbahngesetz Rheinland-Pfalz
- TfV - Triebfahrzeugführerscheinverordnung
- FV-NE – Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
- BUVO-NE – Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
- SIG-VB-NE – Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
- VDV 755 – Streckenkenntnis-Richtlinie
- VDV 363 – BÜV-NE Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei Nichtbundeseigene Eisenbahnen
- SbV – Sammlung betrieblicher Vorschriften

Allen ZB werden auf Anfrage (E-Mail: [info1@holzbachtalbahn.net](mailto:info1@holzbachtalbahn.net)) die SbV sowie die Quellen in der für die Fahrplanperiode gültigen Regelwerke in der aktuellen Fassung bereitgestellt.

## 2.3 ZU PUNKT 3.2.1 SNB-AT

Für die Trassenanmeldung ist das Formular der Anlage 2 zu verwenden.

## 2.4 ZU PUNKTE 3.4.2, 3.4.4, 3.4.5 SNB-AT

Arbeitstage umfassen den Zeitraum montags – freitags, ausschließlich der gesetzlichen Feiertage in Rheinland-Pfalz.

## 2.5 ZU PUNKT 3.4.3 SNB-AT

Bei Anträgen auf Zuweisung einzelner Zugtrassen für Dampflokomotiven liegt ein Fall für eine besonders aufwendige Bearbeitung vor.

## 2.6 ZU PUNKT 5.1.3, 5.3.3 SNB-AT

Siehe unter 3.2 Notfallmanagement

# 3 INFRASTRUKTURBESCHREIBUNG NEBST ZUGANGSBEDINGUNGEN

## 3.1 INFRASTRUKTURBESCHREIBUNG

Ifd. Nr.	Details zur Infrastruktur	Bahnstrecke von Selters (Ww) nach Altenkirchen (Ww) Strecke 3032: km 27,157 bis km 60,240
1	Art des Schienenweges	Nichtbundeseigene Eisenbahn (NE-Bahn)
2	Anbindung an benachbarte Eisenbahninfrastrukturen	In Altenkirchen (KAK) besteht Übergang auf die Strecke 3032 Altenkirchen (KAK) – Au Sieg (KAU) und Strecke 3730 Altenkirchen (KAK) - Limburg (FIL) des EU DB InfraGO AG. In Selters besteht der Übergang zur Werksbahn der Schütz GmbH & Co. KGaA
3	Haupt- oder Nebenbahn im Sinne der EBO	Nebenbahn

verantwortlich: kaufmännischer Geschäftsführer, technischer Geschäftsführer	geprüft: Frank Rosendahl	freigegeben: Manfred Limbach
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------	---------------------------------

<b>Ifd. Nr.</b>	<b>Details zur Infrastruktur</b>	<b>Bahnstrecke von Selters (Ww) nach Altenkirchen (Ww) Strecke 3032: km 27,157 bis km 60,240</b>
4	Ein- oder Mehrgleisigkeit	eingleisig
5	Elektrifizierung	nein
6	Höchstzulässiger Oberstromgrenzwert für Personen- und Güterzüge	-
7	Spurweite	1435 mm (Regelspur)
8	Streckenklasse (Achs- und Meterlast)	D4 (22,5 t; 8,0 t/m)
9	KV-Kodifizierung	EBO-Profil G2
10	Streckenhöchstgeschwindigkeiten	50 km/h
11	Abschnittsbezogene Streckengeschwindigkeiten	-
12	Mindestbremshundertstel P / G	41 / 64
13	Neigungen und Steigungen	Richtung Selters: 9,80% Richtung Altenkirchen 8,00%
14	Kleinster Bogenhalbmesser	190 m
15	Maximal zulässige Zuglängen bzw. Wagenzuglängen	Richtung Selters 415 m Richtung Altenkirchen 390 m
16	Bremsweg	400 m
17	Betriebsverfahren (z.B. Zugmeldeverfahren, Zugleitbetrieb, signal. Zugleitbetrieb)	Zugleitverfahren nach FV-NE (Einzugbetrieb)
18	Zugbeeinflussung (z.B. PZB, LZB, ETCS)	PZB
19	Informations- und Kommunikationssysteme (z.B. GSM-R)	Mobilfunk
20	Spezielle Ausrüstungsgegenstände (z.B. Sprechfunkgeräte) und Bezugsmöglichkeiten für den Zugangsberechtigten	Mobilfunkgerät, DB21 Schlüssel, Weichen-/Gleissperrenschlüssel B0
21	Abweichungen vom Regellichaum gemäß EBO	-
22	Personenbahnsteige (Nutzlänge)	keine
23	Eventuelle Einschränkungen hinsichtlich der Verkehrsart (PV/GV)	nur GV
24	Eventuelle sonstige Einschränkungen (z.B. für Dampfzugfahrten oder aufgrund von Baumaßnahmen)	Es werden keine Brandschutzstreifen unterhalten.
25	Eventuelle sonstige technische oder betriebliche Besonderheiten	Die Bahnübergänge • Marienrachdorf km 31,396, • Dierdorf km 36,144, • Raubach km 40,909 und 41,087 müssen durch Bahnübergangssicherungsposten (BüP) gesichert werden.
26	Sandstreueinrichtungen	ja
27	Allgemeine Untersagung des Fahrens ohne Streckenkenntnis (vgl. Punkt 6.3 der VDV-Schrift 755)	ja
28	Angaben zu den Betriebsstellen nebst Besetzungszeiten	montags – freitags 8.00 bis 16.00 Uhr andere Zeiten auf Anfrage

verantwortlich: kaufmännischer Geschäftsführer, technischer Geschäftsführer	geprüft: Frank Rosendahl	freigegeben: Manfred Limbach
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------	---------------------------------

lfd. Nr.	Details zur Infrastruktur	Bahnstrecke von Selters (Ww) nach Altenkirchen (Ww) Strecke 3032: km 27,157 bis km 60,240
29	Gefahrgutrestriktionen	Keine Gefahrguttransporte erlaubt
30	Verbot einzelner Traktionsarten	Bei höchster Waldbrandgefahrenstufe kein Einsatz rostgefeuerter Dampfloks
31	Besondere Schienenwege	nein
32	Abstellung und Anschlussbedienungen	<ul style="list-style-type: none"><li>• Dierdorf: Bfu; Länge 361+27 m</li><li>• Raubach: Bfu, Länge 266+81 m</li><li>• Hedwigsthal: Anst</li><li>• Puderbach: Bfu, Länge 387 m</li><li>• Neitersen: Anst</li></ul>

## 3.2 NOTFALLMANAGEMENT

Das Notfallmanagement wird gemäß den Bestimmungen der Betriebsunfallvorschrift für Nicht-bundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE) durchgeführt.

Bei gefährlichen Ereignissen im Sinne der BUVO-NE stellt der Zugangsberechtigte dem Betriebsführer HBT Daten aus dem Zugsicherungssystem (PZB 90) zur Verfügung, damit die HBT die gesetzlich geforderten Untersuchungen durchführen kann.

# 4 ENTGELTGRUNDSÄTZE

## 4.1 UMFANG DER PFLICHTLEISTUNG

Das Entgelt für die Benutzung der Schienenwege deckt die Pflichtleistungen gemäß Anlage 2 Nr. 1 ERegG ab. Daher sind mit dem zu entrichtenden Entgelt für eine Trasse folgende Basisleistungen abgegolten:

- 1) die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität der Eisenbahn;
- 2) das Recht zur Nutzung zugewiesener Schienenwegkapazität;
- 3) die Nutzung der Eisenbahnanlagen einschließlich Weichen und Abzweigungen;
- 4) die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zugbewegungen;
- 5) die Nutzung von Anlagen zur streckenbezogenen Versorgung mit Fahrstrom, sofern vorhanden;
- 6) alle anderen Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.

## 4.2 TRASSENSTORNIERUNG

Trassenstornierung bedeutet die endgültige Abbestellung eines oder mehrerer Verkehrstage einer Trasse. Werden alle Verkehrstage einer Trasse storniert, so erlöschen alle Ansprüche, die gegebenenfalls mit der vertraglichen Bindung in Bezug auf die Trassenvergabe verbunden waren.

Bestellte Trassen können vom EVU/ZB – stets schriftlich (per E-Mail) – storniert werden. Mit der Stornierung erlöschen alle Ansprüche die ggf. mit der vertraglichen Bindung in Bezug auf die Trassenvergabe verbunden waren. Für Stornierungen werden Stornierungsentgelte erhoben. Näheres regelt die Liste der Entgelte (Anlage 1).

verantwortlich: kaufmännischer Geschäftsführer, technischer Geschäftsführer	geprüft: Frank Rosendahl	freigegeben: Manfred Limbach
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------	---------------------------------

## **4.3 FAHRPLANANPASSUNGEN BEI REGEL- UND GELEGENHEITSVERKEHR WÄHREND EINER FAHRPLAN-PERIODE**

Fahrplananpassungen innerhalb einer Fahrplanperiode sind auf Wunsch des EVU/ZB nur möglich, wenn Zugrassen anderer ZB nicht betroffen sind und die Schienenwegkapazitäten dies zulassen.

Die Anpassungen von Trassen werden Anpassungsentgelte erhoben.

## **4.4 DURCHFÜHRUNG VON AUßERGEWÖHNLICHEN TRANSPORTEN**

Transporte, die wegen ihrer äußereren Abmessungen, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit besondere Anforderungen an die Infrastruktur stellen (Traglast von Brückenbauwerken, Streckenklasse, Fahrzeugumgrenzung etc.), bzw. nur unter besonderen technischen oder betrieblichen Bedingungen befördert werden können, gelten als außergewöhnliche Transporte (zum Beispiel LÜ-Sendungen und Schwerwagentransporte).

Müssen zur Durchführung von außergewöhnlichen Transporten Änderungen an der Infrastruktur vorgenommen werden (z. B. vorübergehende Entfernung von Signalen und/oder dergl.), werden die hierfür anfallenden Kosten dem EVU/Zugangsberechtigten in Rechnung gestellt. Ferner wird für die Erstellung der zum Transport notwendigen Genehmigung von der HBT ein dem Aufwand entsprechendes Entgelt erhoben.

## **4.5 SICHERHEITSLEISTUNG**

ZB haben der HBT Sicherheitsleistung gemäß Abschnitt 2.5 der SNB-AT zu stellen, bei Vorliegen einer negativen Bonitätsauskunft (keine ausreichende Kreditwürdigkeit im Verhältnis zum Umsatz), die höchstens 2 Jahre alt ist, einer Bonitätsbewertungsagentur oder einer anderen professionellen Bewertungs- oder Kreditscoring-Einrichtung.

## **4.6 TRASSENSTUDIE**

Eine Trassenstudie ist die Konstruktion, Koordination und Konfliktlösung für eine vom Zugangsberechtigten gewünschte Fahrlage innerhalb des gesamten Trassengefüges. Für die Erstellung einer Trassenstudie wird ein Entgelt erhoben. Wenn eine Trassenanmeldung auf der Basis einer Trassenstudie erfolgt, d.h. bei einer 1:1 - Realisierung, ist die Erstellung einer Trassenstudie für den Zugangsberechtigten kostenfrei.

Die Bearbeitung einer Trassenstudie erfolgt ohne Trassenreservierung. Die im Rahmen einer Trassenstudie konstruierte Trasse ist solange unverbindlich, bis der Veranlasser der Studie diese in eine verbindliche Trassenanmeldung umgewandelt hat.

# **5 ANLAGEN**

Anlage 1: Liste der Entgelte

Anlage 2: Trassenbestellformular

verantwortlich: kaufmännischer Geschäftsführer, technischer Geschäftsführer	geprüft: Frank Rosendahl	freigegeben: Manfred Limbach
-----------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------	---------------------------------