



Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn
c/o Landratsamt Calw
Vogteistraße 42 - 46
75365 Calw

**Schienennetz-Nutzungsbedingungen
des Zweckverbands Hermann-Hesse-Bahn
– Besonderer Teil (SNB-BT)**

in Kraft ab 01.02.2026

Stand: 17. Februar 2026

Inhaltsverzeichnis

0	Verzeichnis der Abkürzungen.....	4
1	Grundzüge des ZV HHB-Trassenpreissystems.....	5
1.1	Preisgrundlagen Schienengüterverkehr.....	5
1.2	Preisgrundlagen Schienenpersonennahverkehr.....	6
1.3	Preisgrundlagen sonstige Verkehre.....	7
2	Rahmenbedingungen der Trassenbestellung.....	7
2.1	Arbeitstage beim ZV HHB.....	7
2.2	Bearbeitungsgebühren.....	8
2.3	Zahlungsweise.....	8
2.4	Stornoregelung.....	8
2.5	Begriff, Qualität und Ausstattung der Eisenbahninfrastruktur.....	9
2.6	Vertragspflicht.....	9
2.6.1	Infrastrukturnutzungsvertrag.....	9
2.6.2	Subunternehmer.....	10
2.6.3	Dampfbzugfahrten.....	10
2.6.4	Züge und Fahrzeuge mit Gefahrgut.....	11
2.7	Antragstellung.....	11
2.8	Sicherheitsleistungen.....	11
3	Leistungen des ZV HHB.....	11
3.1	Eigenschaften der Infrastruktur.....	11
3.1.1	Netz des Regionalverkehrs.....	12
3.1.2	Zugfunkausrüstung.....	12
3.2	Sonderleistungen.....	12
3.3	Strom/Treibstoff.....	13
4	Sonstiges.....	13
4.1	Veröffentlichung.....	13
4.2	Leistungsabhängige Anreizkomponente.....	13
4.3	Regelungen im Störfall.....	13
4.4	Baumaßnahmen mit betrieblichen Auswirkungen.....	14
5	Anlagenübersicht.....	15

0 Verzeichnis der Abkürzungen

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
AVG	Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH
BT	Besonderer Teil
BzS	Bahnbetrieb zuständige Stelle
bzw.	beziehungsweise
d. h.	das heißt
e. V.	eingetragener Verein
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
EUR	Euro
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fr	Freitag
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschiff
ZV HHB	Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn
Mo	Montag
MwSt.	Mehrwertsteuer
NBS	Nutzungsbedingungen für Schieneneinrichtungen
Nr.	Nummer
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung ge- fährlicher Güter
S.	Seite
SNB-AT	Schienennetz-Nutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege – Allgemeiner Teil
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
usw.	und so weiter
t	Tonnen
TEIV	Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
Trkm	Trassenkilometer
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
z. B.	zum Beispiel
ZB	Zugangsberechtigten
zzgl.	zuzüglich

1 Grundzüge des ZV HHB-Trassenpreissystems

Das von dem Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn betriebene Schienennetz ist überwiegend für den SPNV ausgebaut und bestimmt. Zuständige Aufsichtsbehörde für den ZV HHB ist das Land Baden-Württemberg.

Das Trassenpreissystem des ZV HHB basiert auf einzelne Marktsegmente in den Verkehrsdiensten. Die Verkehrsdienste werden in Schienenpersonennah-, Schienengüterverkehr und sonstige Verkehre wie sonstige Fahrten und Museums-/Nostalgieverkehre unterschieden. Es gibt einen gemeinsamen Trassenpreiskatalog für für alle Marktsegmente.

Die jeweils aktuellen Trassenpreise können dem ZV HHB-Trassenpreiskatalog entnommen werden, der im Internet unter www.hermann-hesse-bahn.de veröffentlicht ist. Änderungen der SNB und der Trassenpreise sowie aller sonstigen Unterlagen werden im Internet unter www.hermann-hesse-bahn.de veröffentlicht.

Alle zu den SNB-BT gehörenden Informationen sind im Internet unter www.hermann-hesse-bahn.de einsehbar.

Über die Trassenpreise deckt der ZV HHB neben Wartung, Instandhaltung und Reparaturkosten für die eigentliche Streckeninfrastruktur auch die Kosten des Betriebs (d.h. Besetzung der Stellwerke und der Netzleitstelle, Winterdienst/Schneepflugbetrieb, wenn notwendig, Erstellung von Betriebsanweisungen, Jahresnetzfahrpläne und Fahrplananordnungen für die EVUs, anteilige Tätigkeit des Eisenbahnbetriebsleiters und seiner Mitarbeiter, anteilige Verwaltung des Infrastrukturbereichs sowie die Kosten der Infrastrukturplanung, anteilige allgemeine Verwaltungskosten [Buchhaltung, Personalverwaltung etc.]

Die Trassenpreise unterliegen aufgrund der allgemeinen Teuerung regelmäßigen Anpassungen.

Die notwendigen Beschreibungen sind im Internet unter www.hermann-hesse-bahn.de zu finden.

1.1 Preisgrundlagen Schienengüterverkehr

Im Verkehrsdienst Schienengüterverkehr wird in weitere Segmente untergliedert. Hierunter fallen alle Verkehre mit Güterbeförderung sowie Mess- und Baumaschinenfahrten. Des Weiteren werden Militärzüge mit Personenbeförderung und Züge des begleiteten kombinierten Verkehrs – „Rollenden Landstraße“ – dem Verkehrsdienst Schienengüterverkehr zugeordnet. Die Segmentierung richtet sich nach den Anforderungen an den Transport, die sich aus dem Transportgut (z.B. Gefahrgut) oder der Konfiguration des Zuges (Wagenzuggewicht) ergeben. Es werden unterschieden:

Güterzüge mit Wagenzuggewicht bis 500 t

Unter dem Segment fallen überwiegend kurze Nahgüterzüge zur Bedienung von regionalen Gleisanschlüssen bzw. Umschlagsanlagen.

Güterzüge mit Wagenzuggewicht ab 501 t

Hierbei handelt es sich um normal gebildete oder schwere Güterzüge, die auch als Ganzzüge (Wagen einer Gattung) mit leistungsstarken Triebfahrzeugen verkehren. Die Züge nutzen die Trassen im Nahverkehr.

Großraum- und Schwerlasttransporte

Das Segment grenzt sich von den übrigen Segmenten durch das Kriterium Großraum- und Schwerlasttransporte ab. Hierzu zählen Transporte mit speziellen Schienenfahrzeugen wie Tragschnabelwagen oder Schientiefladewagen mit mehr als sechs Achsen. Sie dienen überwiegend den Transport von selbst- und nicht selbsttragende Güter, Transformatoren und Walzenstände. Diese Züge stellen besondere Anforderungen an die Planung und Durchführung sowie Vor- und Nacharbeiten an der Infrastruktur dar.

Für außergewöhnliche Transporte mit Lademaßüberschreitungen wird ein Zuschlag pro Trassenkilometer erhoben. Diese Verkehre, wo das Lademaß bzw. Fahrzeugprofil die vorgeschriebenen Grenzlinien des Lichtraumprofils überschreiten, bedürfen einer besonderer Planung und Durchführung. Ragt die Lademaßüberschreitung in den Bereich des Nachbargleises, so können auf diesem keine Fahrten während des Transportes stattfinden.

Preisformel Güterverkehr:

$$P = SM + LÜ$$

Variablen:

P = Trassenpreis/Trkm

SM = Segmentpreis

LÜ = Zuschlag außergewöhnliche Transporte

Das jeweilige Trassenentgelt im Schienengüterverkehr wird aus den Trassenkilometern des jeweiligen Segmentes, multipliziert mit dem Trassenpreis pro Trassenkilometer zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer berechnet.

1.2 Preisgrundlagen Schienenpersonennahverkehr

Das jeweilige Trassenentgelt im SPNV wird aus den Trassenkilometern des jeweiligen Segmentes, multipliziert mit dem jeweiligen Entgelt des Segments zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer berechnet.

1.3 Preisgrundlagen sonstige Verkehre

Im Verkehrsdienst sonstige Verkehre wird in weitere Segmente untergliedert. Alle Segmente dienen den betrieblichen Fahrten im Vorort- oder Regionalverkehr sowie touristischen Zwecken. Es werden unterschieden:

Ausbildungsfahrten

Bei den Ausbildungsfahrten werden Triebfahrzeugführer in die Fahrzeug- und Streckenkunde vom jeweiligen EVU eingewiesen. Diese Fahrten finden mit Ausbildern außerhalb den verkehrlichen Leistungserbringungen statt.

Werkstattfahrten

Unter den Werkstattfahrten fallen alle Zu- oder Rückführung zu einer Schienenfahrzeug-Wartungseinrichtung.

Testfahrten

Zu den Testfahrten zählen Funktionstests der Systeme von Schienenfahrzeugen sowie Überprüfung von Fahrplankonzepten unter realen Bedingungen. Diese Fahrten finden außerhalb den verkehrlichen Leistungserbringungen statt.

Überführungsfahrten

Bei Überführungsfahrten werden Schienenfahrzeuge aufgrund der Fahrzeugeinsatzplanung des EVU zu einem anderen Einsatzort gefahren. Diese Fahrten finden außerhalb den verkehrlichen Leistungserbringungen statt.

Museums-/Nostalgieverkehr

Museums-/Nostalgieverkehre sind Fahrten mit historischen Eisenbahnfahrzeugen. Bei den Fahrten ist die Fahrt das Ziel und es steht nicht die Beförderung der Fahrgäste von Ort zu Ort im Vordergrund.

Das jeweilige Trassenentgelt bei den sonstigen Verkehren wird aus den Trassenkilometern des jeweiligen Segmentes, multipliziert mit dem jeweiligen Entgelt des Segments zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer berechnet.

2 Rahmenbedingungen der Trassenbestellung

2.1 Arbeitstage beim ZV HHB

Die Arbeitstage des ZV HHB im Sinne der SNB sind die Tage Montag bis Freitag exklusive der in Baden-Württemberg geltenden gesetzlichen Feiertage. Dabei gelten die Arbeitszeiten von 9:00 Uhr bis 15:00 Uhr.

In Notfällen erstellt die ZV HHB-Leitstelle ein Trassenangebot bzw. genehmigt die Zufahrt, sofern ein abgeschlossener INV vorliegt. Die Bekanntgabe erfolgt durch Fahrplanmitteilung auf Vordruck V408.0415V01.

2.2 Bearbeitungsgebühren

Trassenstudien

Für Trassenstudien werden pro Arbeitsstunde der Streckenmanager ein Stundensatz sowie die entstandenen Fremdkosten berechnet.

Antragsgebühr

Der ZV HHB berechnet für Anträge für die Benutzung von Trassen pro Arbeitsstunde der Streckenmanager einen Stundensatz gemäß des Trassenpreiskatalogs, sowie die entstandenen Fremdkosten wenn nicht gleichzeitig eine Trassenbestellung vorliegt. Die Kosten des ZV HHB werden mit Trassenpreisen und Entgelten für die Benutzung von Stationen verrechnet, wenn die Dienstleistung tatsächlich in Anspruch genommen wird.

Antragsgebühren werden dann nicht mit Trassengebühren verrechnet, wenn durch einen Zugangsberechtigten / einen Antragsteller mindestens fünf Anträge gestellt und mehr als 20 % der Dienstleistungen, welche der ZV HHB angeboten hatte, nicht bestellt wurden.

Bearbeitungsgebühr

Werden beim ZV HHB Trassen gem. § 51 Abs. 1 ERegG beantragt, stellt der ZV HHB dem Zugangsberechtigten die Kosten in Rechnung, welche dem ZV HHB von anderen Schienenwegbetreibern in Rechnung gestellt werden. Sofern Trassenanträge Zugtrassen betreffen, deren Hauptlauf nicht im Netz des ZV HHB ist, stellt der ZV HHB dem Zugangsberechtigten eine Bearbeitungsgebühr für den zusätzlichen Aufwand des Streckenmanagers in Rechnung. Die Höhe der Bearbeitungsgebühr ist in den Preislisten unter www.hermann-hesse-bahn.de ersichtlich.

2.3 Zahlungsweise

Zahlungen sind unter Angabe der Rechnungsnummer, der Kundennummer und des Verwendungszwecks auf das Konto des ZV HHB zu entrichten. Die Kontodaten sind im Infrastrukturbenutzungsvertrag aufgeführt.

Im Falle von Mahnungen erhebt der ZV HHB eine Mahngebühr pro Mahnschreiben. Die Höhe der Mahngebühren sind in der Preisliste ersichtlich.

2.4 Stornoregelung

Für die Nichtnutzung vertraglich vereinbarter und zugewiesener Trassen

werden Stornierungsentgelte gemäß der Anlage 1 zu der SNB-BT erhoben. Bei Abbestellung bzw. Rücknahmen von Trassenbestellungen außerhalb der Berechnung von Stornierungsentgelten, erhebt der ZV HHB lediglich eine Bearbeitungsgebühr gemäß Punkt 2.2 über den entstandenen Aufwand. Die Abbestellung muss schriftlich erfolgen. Maßgebend für die Berechnung der Stornogebühr ist der Zeitpunkt des Eingangs der Stornierung beim ZV HHB.

Der Handel mit Trassen ist nicht gestattet. Eine Weitergabe von Trassen an einem Subunternehmer gemäß Punkt 2.6.2 ist möglich. Werden Trassen nicht in Anspruch genommen, so fallen diese an den ZV HHB zurück. Die Stornoregelungen finden entsprechend Anwendung.

Ausgenommen von der Stornoregelung sind Zugtrassen, die als Folge von Bauarbeiten im Netz des ZV HHB oder in den Netzen anderer Eisenbahninfrastrukturbetreiber, nicht in Anspruch genommen werden können.

2.5 Begriff, Qualität und Ausstattung der Eisenbahninfrastruktur

Eisenbahninfrastruktur im Sinne des § 1 Abs. 5 Anlage 1 ERegG umfasst die Betriebsanlagen des ZV HHB einschließlich der Oberleitungen. Betreiber der Schienenwege ist der ZV HHB, dessen Aufgaben der Betrieb, der Bau und die Unterhaltung seiner Schienenwege sind.

Der ZV HHB 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 der ZV HHB die Zugangsberechtigten unverzüglich. Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

2.6 Vertragspflicht

2.6.1 Infrastrukturnutzungsvertrag

Die Infrastruktur des ZV HHB kann nur nach Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages, abzuschließen zwischen dem ZV HHB und dem EVU, befahren werden. Dieser Infrastrukturnutzungsvertrag konkretisiert die in diesen SNB dargestellten Rechte und Pflichten des EVU und des ZV HHB. Rahmenverträge im Sinne des § 49 ERegG kommen beim ZV HHB nicht zur Anwendung.

Ist der Besteller der Trasse Zugangsberechtigter im Sinne des AEG aber kein EVU, so müssen sowohl der Zugangsberechtigte als auch das von ihm beauftragte EVU einen Infrastrukturnutzungsvertrag abschließen.

Dieser Infrastrukturnutzungsvertrag stellt keinen Rahmenvertrag im Sinne des § 49 ERegG bzw. Punkt 3.5 der SNB-AT dar.

Im zwischen dem ZV HHB und dem EVU zu schließenden Infrastrukturnutzungsvertrag werden im Interesse einer erleichterten Bearbeitung von Trassenanträgen lediglich die Anerkennung der SNB des ZV HHB sowie die Haftung, generelle Vorgehensweisen usw. geregelt. Der Infrastrukturnutzungsvertrag bezieht sich nicht auf konkrete Trassen und ist an sich nicht mit Geldflüssen gekoppelt.

Der Nutzungsvertrag über die jeweils konkrete Nutzung (nachfolgend „Einzelnutzungsvertrag“) zwischen dem ZV HHB und dem EVU kommt wie folgt zustande:

- a) Im Falle einer verbindlichen Trassenanmeldung zum Netzfahrplan durch die fristgerechte und schriftliche Annahme des Angebots durch das EVU
- b) Im Falle einer verbindlichen Trassenanmeldung zum Gelegenheitsverkehr durch die schriftliche und fristgerechte Annahme des Angebots durch das EVU, spätestens jedoch durch die Übergabe der Fahrplanunterlagen

Mit Abschluss des Einzelnutzungsvertrages wird dem EVU das Nutzungsrecht an den Zugtrassen im vertraglich vereinbarten Umfang eingeräumt. Ein Nutzungsanspruch des EVU besteht erst ab dem vertraglich vorgesehenen ersten Verkehrstag. Die Durchführung von Versuchs- und Prüffahrten vor diesem Zeitpunkt ist gesondert mit dem ZV HHB zu vereinbaren.

2.6.2 Subunternehmer

Der Einsatz von Subunternehmern durch das EVU ist nach Anmeldung gestattet. Die Anmeldung eines Subunternehmers ist bei der Trassenbestellung – sofern bekannt ist – oder umgehend nach Eintritt des Subunternehmers in die Vereinbarung vorzunehmen. Sollte ein Subunternehmer nicht in seinem eigenen Namen mit dem ZV HHB einen Infrastrukturnutzungsvertrag abgeschlossen haben, so betrachtet der ZV HHB den Zug, gleichgültig wer ihn fährt, im Sinne des § 278 BGB als einen Zug des EVU.

Das EVU bzw. seine Versicherung übernimmt für den jeweiligen Subunternehmer sowohl die materielle als auch die finanzielle Haftung und der Betriebsleiter des EVU die rechtliche, insbesondere die eisenbahn- und strafrechtliche, Verantwortung für die Handlungen des Subunternehmers. Das EVU weist dem ZV HHB analog zum Punkt 2.2 der SNB-AT des ZV HHB die Übernahme derartiger Risiken durch seine Haftpflichtversicherung nach.

2.6.3 Dampfzugfahrten

Dampfzugfahrten bedürfen der Abstimmung mit der höheren Naturschutzbehörde (HNB) und stehen daher unter Vorbehalt von deren Zustimmung.

Für den Fall, dass das EVU Dampfzugfahrten durchführen will, weist das EVU dem ZV HHB analog zum Punkt 2.2 der SNB-AT des ZV HHB geltenden Vorschriften auch den Abschluss einer Haftpflichtversicherung zur Abdeckung eventuell aus Funkenflug entstehender Schäden nach.

Bei Dampfzugfahrten sind geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um das Entstehen unerwünschter Brände auf der Infrastruktur des ZV HHB zu verhindern. Bei der Bewertung der Brandrisiken und der Konzeptionierung geeigneter Brandvermeidungsmaßnahmen sind zwischen den Dampflokomotiven mit Rostfeuerung, Öl- und Gasfeuerung und Kohlenstaubfeuerung zu unterscheiden.

Das EVU darf auf den Infrastrukturen des ZV HHB grundsätzlich keine Dampfzugfahrten mit Rostfeuerung an Tagen durchführen, an denen der internationale Waldbrandgefahrenindex des Deutschen Wetterdienstes (DWD) mit der Warnstufe 5 für den vorgesehenen Streckenabschnitt angegeben wird. Informationen zu den aktuellen Warnstufen stehen auf der Internetseite des DWD zur Verfügung:

www.dwd.de/DE/leistungen/waldbrandgef/waldbrandgef

2.6.4 Züge und Fahrzeuge mit Gefahrgut

Fahrten von Zügen mit gefährlichen Gütern gem. GGVSEB sind ausgeschlossen.

2.7 Antragstellung

Neben der Verwendung eines vom ZV HHB vorgegebenen Vordruckes für die Antragstellung kann der ZV HHB verlangen, dass der Antragsteller eine gültige Sicherheitsbescheinigung oder eine nationale Erlaubnis nach § 7f AEG vorlegt.

Die Vordrucke für die Anmeldung zum Netzfahrplan bzw. die Trassenanmeldung im Gelegenheitsverkehr sind im Internet unter www.hermann-hesse-bahn.de veröffentlicht und als **Anlage 2** aufgeführt.

2.8 Sicherheitsleistungen

Als Sicherheitsleistungen werden nur gesetzliche Zahlungsmittel oder im bargeldlosen Zahlungsverkehr eingegangene Beträge anerkannt. Sachmittel als Bürgschaft werden nicht akzeptiert.

Die Sicherheitsleistung kann ausschließlich durch Vorauszahlung gemäß § 232 BGB erbracht werden.

3 Leistungen des ZV HHB

3.1 Eigenschaften der Infrastruktur

Alle für ein EVU wichtigen Eigenschaften der Infrastruktur des ZV HHB sind als Anlagen aufgelistet oder können im Internet unter www.hermann-hesse-bahn.de eingesehen werden. Die die Infrastruktur des ZV HHB beschreibenden Seiten sind Bestandteil dieser SNB-BT.

3.1.1 Netz des Regionalverkehrs

Das vom ZV betriebene Schienennetz ist überwiegend für den SPNV ausgebaut und bestimmt. Das Schienennetz des ZV HHB ist ein Netz des Regionalverkehrs nach § 2a Nr. 3 b i.V.m. §2 (18) AEG (Stand 12/2023). Netze des Regionalverkehrs sind Schienenwege, auf denen keine Züge des Personenfernverkehrs regelmäßig verkehren. Trassenanmeldungen für alle Verkehrsarten (u.a. SPFV/SGV) können jedoch jederzeit gestellt werden. Zuständige Aufsichtsbehörde für den ZV HHB als funktional getrenntes Netz ist das Land Baden-Württemberg.

3.1.2 Zugfunkausrüstung

Der ZV HHB betreibt auf seiner Strecke einen digitalen Betriebsfunk auf Basis des Digital Mobile Radio (DMR)-Standards im Frequenzbereiche 136 bis 174 MHz. Er dient zur Kommunikation zwischen der Fahrdienst- / Zugleitung und dem Triebfahrzeugführer/in. Der vorgenannte Betriebsfunk ist für alle Verkehre zugangsrelevant. Ausnahme stellen Streckenabschnitte – in den Streckendatenblätter aufgeführt – dar, auf denen lückenlose GSM-R – Abdeckung besteht.

Das EVU ist verpflichtet, das jeweils führende Triebfahrzeug mit einem entsprechenden Funkgerät mit optimaler Sende- und Empfangsleistung auf eigene Kosten auszustatten. Der Einbau einer Außenantenne wird empfohlen. Technische Daten und Parameter stellt der ZV HHB auf Anforderung bereit. Jedes Funkgerät ist vom EVU unter Angabe der oben genannten Frequenzen bei der BNetzA vor Inbetriebnahme anzumelden.

Das Funkgerät ist während der Fahrt in Betrieb zu halten. Für die Teilnahme am Betriebsfunk des ZV HHB gelten die entsprechenden Bestimmungen, welche im Internet unter www.hermann-hesse-bahn.de einsehbar sind.

3.2 Sonderleistungen

Möglichen Sonderleistungen sind dem Trassenpreiskatalog des ZV HHB (unter www.hermann-hesse-bahn.de) zu entnehmen. Es gilt die jeweils neueste Version des Trassenpreiskatalogs.

Der ZV HHB vermittelt bei Bedarf die notwendige Streckenkenntnis. Hierfür werden pro Arbeitsstunde eines Lotsen oder des unterweisenden Fachpersonals angefangene Stunde in Rechnung gestellt.

Abstellen auf Schienenwegen außerhalb zugewiesener Trassen

Für mehr als zwei Stunden außerhalb des mit einer Zugtrasse gemäß § 1 Abs. 20 ERegG zugewiesenen Zeitraums ist das Abstellen auf Schienenwege eine entgeltpflichtige Sonderleistung des ZV HHB. Das Abstellen auf den Trassengleisen ist nur möglich, sofern dem kein anderer Trassennutzungs-

anspruch entgegensteht. Das durchgehende Hauptgleis steht einer Abstellung im Sinne dieses Unterkapitels nicht zur Verfügung. Es muss jederzeit eine Trassenkonstruktion in alle Richtungen gewährleistet sein. Des Weiteren ist zu prüfen, inwieweit die örtliche Sicherungstechnik eine Abstellung zulässt. Auskünfte erteilt das Trassenmanagement des ZV HHB.

Bei Verschulden des ZV HHB wird dieses Entgelt nicht fällig.

3.3 Strom/Treibstoff

Auf elektrifizierten Streckenabschnitten oder Bahnhofsgleisen des ZV HHB wird der Strom durch die Deutsche Bahn Energie GmbH bereitgestellt. Der ZV HHB selbst erzeugt keinen Bahnstrom 15 KV, 16,7 Hz und speist auch keinen derartigen Bahnstrom in das Netz ein. EVU, die die Infrastruktur des ZV HHB unter 15 KV, 16,7 Hz nutzen wollen, müssen daher mit der DB Energie GmbH und gegebenenfalls einem anderen Stromerzeuger separate Verträge abschließen.

4 Sonstiges

4.1 Veröffentlichung

Die SNB-AT, SNB-BT, sonstige Informationen, Trassenpreiskataloge Vertragsformulare des ZV HHB usw. sind im Internet unter www.hermann-hesse-bahn.de nachzulesen bzw. herunter zu laden. Änderungen werden der ZV HHB ausschließlich im Internet unter www.hermann-hesse-bahn.de veröffentlicht, soweit nicht vom Gesetzgeber zwingend ein anderes Medium vorgeschrieben ist.

4.2 Leistungsabhängige Anreizkomponente

Aufgrund der einfachen Betriebsverhältnisse sowie der technischen Ausstattung der Strecke verzichtet der ZV HHB grundsätzlich auf die regelmäßige Auswertung von Verspätungsursachen.

4.3 Regelungen im Störfall

Der ZV HHB stellt den ZB eine ordnungsgemäß intakte Schieneninfrastruktur zur Verfügung. In Einzelfällen kann es jedoch zu Betriebsstörungen im Eisenbahnverkehr kommen. Je nach Ursache kann nach technischen, betrieblichen oder externen Störungen unterschieden werden. Dabei kann das Störungsausmaß durch zum Beispiel die Sperrung eines Gleises im zweigleisigen Abschnitt die volle Leistungsfähigkeit der Infrastruktur beeinträchtigen. , Ebenfalls möglich ist eine Totsperrung.

Als Folge der Störung und bis zur Rückkehr zu normalen Betriebsverhältnissen kann es zu:

- a) Veränderung der Zugfolge,
- b) vorzeitiges Wenden,
- c) Abtauschen von Zugläufen,
- d) Verlegung von Zugkreuzungen,

- e) Zugausfällen,
 - f) Umleitungen oder
 - g) Busnotverkehr
- kommen.

Bei der Störungsbeseitigung wird bezogen auf den Personen- und Güterverkehr folgende Rangfolge festgelegt:

1. SPNV - Taktverkehre
2. Regionalverkehr
3. Güterverkehre
4. sonstige Verkehre

Dabei bleibt die Reihenfolge innerhalb den Segmenten gemäß der Zuteilung der Trassen bestehen.

Umleitungen werden in Absprache mit angrenzenden EIU wie DB InfraGo abgesprochen und koordiniert. Die Anwendung einer Umleitung kann nur erfolgen, wenn das EVU die Voraussetzungen der Umleitungsstrecken wie z.B. Streckenkunde, maximale Achslast, maximal zulässige Gesamtlast, Steilstreckentauglichkeit usw. erfüllt.

Bei der Störungsabwicklung werden die Belange des EVUs im Zusammenhang mit der Nutzung der Infrastruktur des ZV HHB angemessen berücksichtigt.

4.4 Baumaßnahmen mit betrieblichen Auswirkungen

Über Baumaßnahmen sowie betriebliche Einschränkungen werden die betroffenen Zugangsberechtigten vom ZV HHB oder durch einen von ihm beauftragten Erfüllungsgehilfen informiert. Auskünfte über Baumaßnahmen mit betrieblichen Auswirkung erhalten Sie auch bei den jeweils zuständigen Streckenmanager.

5 Anlagenübersicht

Anlage 1	Trassenpreiskatalog
Anlage 2	Streckendaten Hermann-Hesse-Bahn
Anlage 3	Formular Trassenanmeldung
Anlage 4	Streckenplan
Anlage 5	angewandte betrieblich-technische Regelwerke
Anlage 6	Verzeichnis der Ansprechpartner

Anlage 2

Hermann-Hesse-Bahn

Weil der Stadt - Calw
(Streckennummern 4810)

Streckeneigenschaften

- Spurweite 1.435 mm
- Nebenbahn, KoRil 408
- Zugbeeinflussung mit PZB
- maximale Radsatzlast von 20,0 t
- maximale Meterlast von 8,0 t/m
- Anschluss an das Netz der DB InfraGO AG in Weil der Stadt und Renningen
- Streckenklasse CE

Grenzen zwischen ZV HHB und DB InfraGO AG Infrastruktur

- Weil der Stadt: Strecken-km 26,1+60 (Höhe Oberleitungsmast Nr. 26-09)
- Renningen ist Anschlussweiche 22

Nachrichtlicher Hinweis: Die zweigleisige Infrastruktur der DB infraGO AG verfügt zwischen dem Bahnhof Renningen und der Überleitstelle Rankmühle (km 23,1) über einen Gleismittenabstand von 3,80 m.

Streckenmanager:

Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn GmbH
c/o Landratsamt Calw
Vogteistraße 42 - 46
75365 Calw
Telefon: 07051 160 363
E-Mail: trassenbestellung@kreis-calw.de

Anlage 2
 zu den Schienennetz-Benutzungsbedingungen
 – Besonderer Teil (SNB-BT) –


Streckendatenblatt		VzG-Strecke 4810 (Stgt-Zuffenhausen –) Weil der Stadt DB/HHB – Calw HHB					
		Marketingname: Hermann-Hesse-Bahn					
		Streckenabschnitt					
lfd Nr.	Details zur Infrastruktur	Weil der Stadt HHB/DB – Ostelsheim	Ostelsheim – Calw HHB				
1	Art des Schienenweges	Eisenbahn (EBO)					
2	Anbindung an benachbarte Eisenbahninfrastrukturen	DB InfraGO Bf Weil der Stadt km 26,160	-				
3	Haupt- oder Nebenbahn im Sinne der EBO	Nebenbahn					
4	Betriebsverfahren	Ril 408					
5	Ein- oder Mehrgleisigkeit	eingleisig bis Ostelsheim	ab eingleisig Ostelsheim				
6	Elektrifizierung	-					
7	Spurweite	1435 mm (Regelspur)					
8	Streckenklasse (Achs- und Meterlast)	CE					
9	Streckenhöchstgeschwindigkeiten	100 km/h					
10	Abschnittsbezogene Streckengeschwindigkeiten	siehe VzG					
11	Steigungen ▲ und Gefälle ▼ (Maximalwerte)	40,0 ‰ ▲	<table border="1"> <tr> <td>Ostelsheim – Althengstett</td> <td>12,7 ‰ ▲</td> </tr> <tr> <td>Althengstett – Calw HHB</td> <td>23,0 ‰ ▼</td> </tr> </table>	Ostelsheim – Althengstett	12,7 ‰ ▲	Althengstett – Calw HHB	23,0 ‰ ▼
Ostelsheim – Althengstett	12,7 ‰ ▲						
Althengstett – Calw HHB	23,0 ‰ ▼						
12	Kleinster Bogenhalbmesser	190 m					
13	Bahnsteignutzlängen	50 m					
14	Maximal zulässige Zuglängen	* 80 m PV					
15	Bremsweg	700 m					
16	Bremstellung der Züge	siehe Bremstafel oder Fahrplan					
17	Mindestbremsleistung	siehe Bremstafel					
18	Betriebsverfahren (z. B. Zugmeldeverfahren, Zugleitbetrieb, signalisierter Zugleitbetrieb)	Zugmeldeverfahren					
19	Zugsicherungssystem	PZB					
20	Informations- und Kommunikationssysteme	digitaler Betriebsfunk (DMR)					
21	Spezielle Ausrüstungsgegenstände (z. B. Sprechfunkgeräte) und Bezugsmöglichkeiten für den Zugangsberechtigten	-	-				
22	Abweichungen vom Regellichtraum gemäß EBO	-	-				
23	KV-Kodifizierung	-	-				
24	Gefahrgutrestriktionen	-	-				
25	Verbot einzelner Traktionsarten für einzelne Streckenabschnitte	-	-				
26	Besondere Schienenwege (§ 57 ERegG)	-	-				
27	Eventuelle Einschränkungen hinsichtlich der Verkehrsart (PV/GV)	Züge mit Zuggattungsergänzung „-D“ (Dosto) nicht zugelassen.					
28	Eventuelle sonstige Einschränkungen (z. B. für Dampfzugfahrten oder aufgrund von Baumaßnahmen)	keine Vorhaltung von Brandschutzstreifen, Wasserhydranten, Ausschlackgruben.					
29	Eventuelle sonstige technische oder betriebliche Besonderheiten	-	2 Elektranten 400 V / 63 A Bf Calw HHB				
30	Anforderungen an Fahrzeuge bei Abweichungen vom Regelbetrieb	-	-				
31	Besetzung der Triebfahrzeuge und Züge mit Personal (z. B. für die Sicherung von Bahnübergängen oder für das Befahren von Steilstrecken)	-	-				
32	Allgemeine Untersagung des Fahrens ohne Streckenkenntnis (vgl. Punkt 6.3 der VDV-Schrift 755 bzw. Anlage 7 der TfV)	-	-				
33	Angaben zu den Betriebsstellen nebst Besetzungszeiten	Fdl Bad Wildbad (Zentrale Leitstelle Karlsruhe AVG) W(Sa) 04:10 Uhr – 02:25 Uhr Sa 06:00 Uhr – 03:25 Uhr S+F 06:00 Uhr – 02:25 Uhr					

* Sicherungsmaßnahmen durch EVU für nicht am Bahnsteig haltende Fahrgasttüren erforderlich

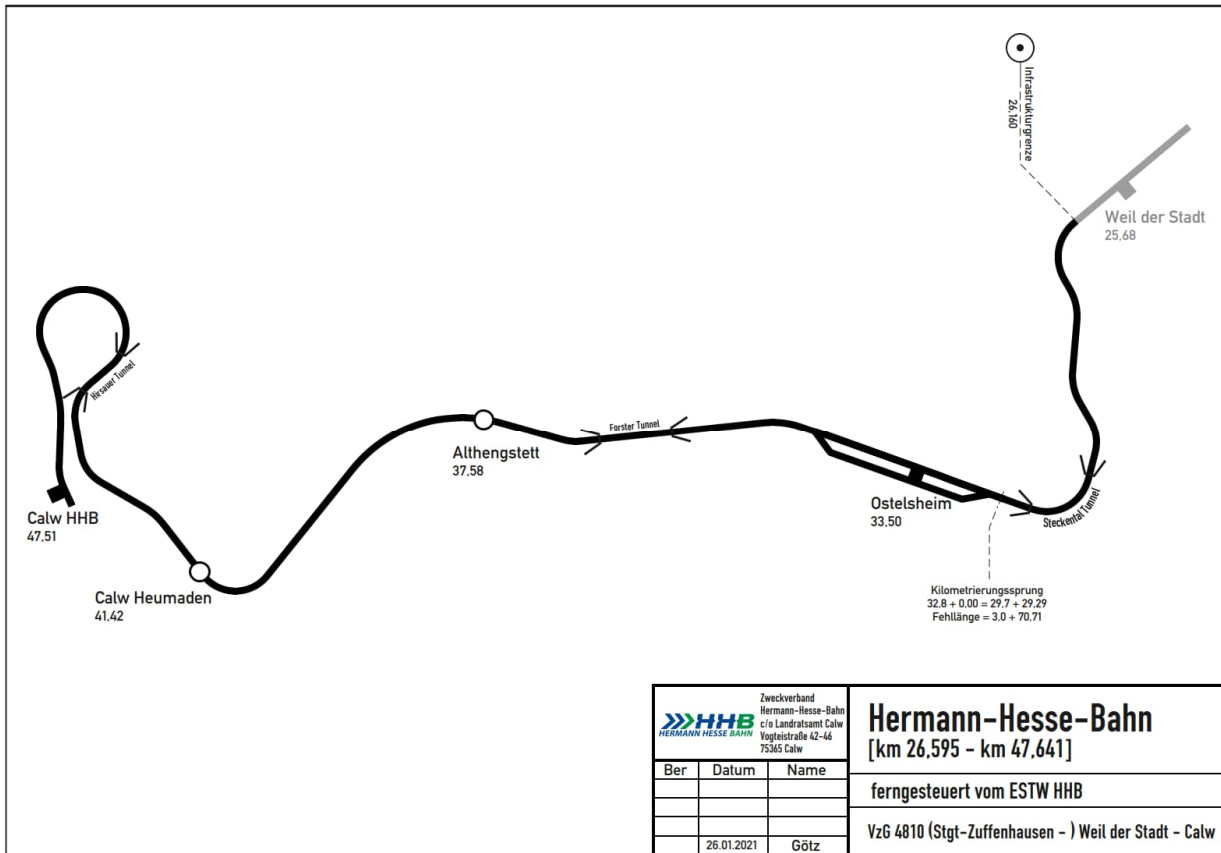
Anlage 2
 zu den Schienennetz-Benutzungsbedingungen
 – Besonderer Teil (SNB-BT) –



Weitere Informationen für Rail-Compatibility-Check		VzG-Strecke 4810 (Stgt-Zuffenhausen –) Weil der Stadt DB/HHB – Calw HHB
lfd Nr.	Hinweis auf TSI OPE	
34	Begrenzungslinie Fahrzeugumgrenzung	G2
35	Bahnsteighöhe(n)	55 cm über SO
36	vorgeschriebene Brandschutzklassen	entfällt
37	kleinster vertikaler Radius	freie Strecke und durchgehende Hauptgleise → 387 m Awanst Althengstett W101 rechter Zweig → 190 m
38	kleinster befahrbarer Radius konvexer Kurven (Kuppen)	4000 m
39	kleinster befahrbarer Radius konkaver Kurven (Wannen)	2500 m
40	HOA (streckenseitig)	nein
41	max. Überhöhungsfehlbetrag	uf = 130 mm
42	Schienenneigung	1:40
43	Radsatz-Mindestdurchmesser	D _{min} gemäß EBO Anlage 6 (zu § 21)
44	zusätzliche Sicherungsmittel zum Festlegen von Fahrzeugen vorgeschrieben?	nein
45	Elektromagnetische (Mg-) Bremse zugelassen?	ja
46	E-Bremse zugelassen?	ja
47	maximale Bremsverzögerung	keine Einschränkung
48	Wirbelstrombremse	zugelassen
49	Temperaturspanne	T1 (Standard -25°C bis +40°C)
50	Höchstpunkt	Althengstett Hst + Awanst: 512 ü NN
50	klimatische Bedingungen	Schnee und Eis (europäischer Durchschnitt)

Anlage 4

Streckenplan



Anlage 5

angewandte betrieblich-technische Regelwerke auf der ZV HHB Infrastruktur

Regelwerk-Nr.	Regelwerktitle
408	Züge fahren und Rangieren
408.21-27	Züge fahren
408.48	Rangieren
458	Außergewöhnliche Transporte
458.0101	Außergewöhnliche Transporte; Grundlagen
458.0102	Außergewöhnliche Transporte; Sendung mit Lademaß-überschreitungen (Lü-Sendungen)
458.0103	Außergewöhnliche Transporte; Übergroße Fahrzeuge
458.0104	Außergewöhnliche Transporte; Schwerwagen
458.0105	Außergewöhnliche Transporte; Sonstige Transporte mit technischen oder betrieblichen Besonderheiten
458.0106	Internationaler Verkehr
458.0107	Unregelmäßigkeiten bei der Beförderung
458.0108	Engstellendokumentation
458.0109	Zuständigkeiten
482.9001	Signalanlagen bedienen
483	Zugbeeinflussungsanlagen bedienen
483.0101	Punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; Allgemeiner Teil
483.0111	Punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; I 60 R, System PZB 90, I 60 ER 24, System PZB 90
483.0114	Punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen; EBI Cab 500, System PZB 90
915.0101-915.0107	Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen (VDV-Schrift 757 Teil B Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen - Bremsvorschrift)
915.1101-915.1107	Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen (VDV-Schrift 757 Teil C Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen - Bremsvorschrift)

Die angewandten betrieblich-technische Regelwerke gelten immer in ihrer neusten Version.

Anzuwendende Verordnungen, Vorschriften und Dienstanweisungen

	Mitarbeiter von	
	EIU	EVU
Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)	x	x
Eisenbahn-Signalordnung (ESO)	x	x
Bahnbetriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVONE)	x	x
Ril 483 • Vorschrift für die Bedienung von Zugbeeinflussungsanlagen (PZB 90)		x
VDV 757 Teil B / Ril 915.0101-0107 • Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen		x
VDV 757 Teil C / Ril 915.1101-1107 • Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen		x

Anlage 6

Verzeichnis der Ansprechpartner

Allgemein: Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn GmbH
c/o Landratsamt Calw
Vogteistraße 42 - 46
75365 Calw
Telefon: 07051 160 363
E-Mail: trassenbestellung@kreis-calw.de

Im Auftrag des Zweckverband Hermann-Hesse-Bahn GmbH werden folgende Aufgaben von der AVG (BzS) wahrgenommen:

Streckenmanager: AVG - Abteilung Netzbetrieb
Tullastraße 71, 76131 Karlsruhe
Telefon: 0721-6107-6221
E-Mail: streckenmanagement@avg.karlsruhe.de

Trassenmanager: AVG - Abteilung Netzbetrieb
Tullastraße 71, 76131 Karlsruhe
Telefon: 0721-6107-6267
E-Mail: trassenbestellung@avg.karlsruhe.de

Stationenmanager: AVG - Abteilung Netzbetrieb
Tullastraße 71, 76131 Karlsruhe
Telefon: 0721-6107-6291
E-Mail: stationsmanagement@avg.karlsruhe.de

Zugleitungen/Fahrdienstleitung Infrastruktur:

Die Kontaktdaten werden über den Infrastrukturnutzungsvertrag (INV) sowie über die Fahrplanunterlagen bekanntgegeben.