

**Schiennetz-  
Benutzungsbedingungen  
der  
Eisenbahnen und  
Verkehrsbetriebe Elbe-Weser  
GmbH  
(SNB-EVB)**



Stand: 8.November 2005

# 1. Allgemeines

Bei der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH gelten die „Schienennetzbenutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege allgemeiner Teil- SNB-AT“ mit Stand vom 01.September 2005, herausgegeben vom VDV. Betreiber der Schienenwege im Sinne der SNB-AT sind die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH.

Die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH betreiben folgende Infrastrukturen:

1. Bremerhaven - Wulsdorf (ausschließlich) – Bremervörde – Harsefeld – Buxtehude
2. Bremervörde – Gnarrenburg - Osterholz-Scharmbeck Ost
3. Rotenburg (Wümme) (ausschließlich) – Zeven – Bremervörde
4. Wilstedt – Zeven – Tostedt (ausschließlich)
5. (Bremervörde) – Hesedorf – Stade (ausschließlich)

Auf der Strecke Bremerhaven – Wulsdorf – Bremervörde – Buxtehude wird vertakteter SPNV durchgeführt. Alle anderen Strecken dienen überwiegend dem Güterverkehr sowie dem Gelegenheitspersonenverkehr. Bei allen Strecken handelt es sich um eingleisige Nebenbahnen im Zugleitbetrieb.

## 2. Belastbarkeit der Strecken

Strecke von	bis	Achslast	Meterlast	Streckenklasse
Bremerhaven-Wulsdorf	Bremervörde Bf	20 t	7,2 t/m	C3
Bremervörde	Abzw. Ostebrücke	20 t	8,0 t/m	CE
Abzw. Ostebrücke	Buxtehude Süd	20 t	7,2 t/m	C3
Bremervörde	Gnarrenburg	20 t	7,2 t/m	C3
Gnarrenburg	Osterholz-Sch Ost	18 t	6,4 t/m	B2
Rotenburg	Bremervörde	20 t	8,0 t/m	CE
Wilstedt	Zeven Süd	18 t	6,4 t/m	B2
Zeven Süd	Tostedt	18 t	6,4 t/m	B2
Hesedorf	Stade	20 t	8,0 t/m	CE

### **3. Angewendetes Regelwerk**

Auf den Infrastrukturen der EVB wird das Regelwerk für nichtbundeseigene Eisenbahnen angewendet.

Durch die Trassennutzer sind folgende Regelwerke auf den Infrastrukturen der EVB verbindlich anzuwenden:

- EBO
- ESO (DS 301)
- FV-NE
- Buvo-NE
- BÜV-NE
- Sig-VB-NE
- VDV-Schrift 753
- VDV-Schrift 754
- VDV-Schrift 755
- SbV der EVB
- „Zugbeeinflussungsanlagen bedienen 483“ Module 01xx

### **4. Technische Parameter für den Netzzugang**

Aufgrund des Zugleitbetriebes müssen Fahrzeuge, die regelmäßig die Strecken der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH befahren, mit Zugleitfunk der EVB ausgerüstet sein. Für Fahrzeuge, die nur gelegentlich die Strecken der EVB befahren, reicht die Ausstattung mittels mobilen Funkgerät sowie Handy aus. Ein mobiles Funkgerät kann bei der EVB entliehen werden.

Bei der EVB werden einige Schalthandlungen (z.B. Einschaltung Bahnübergänge, Stellen von Weichen) mittels IMU durchgeführt. Fahrzeuge, die regelmäßig und mit hoher Qualität die Eisenbahninfrastrukturen der EVB benutzen, sind mit IMU auszurüsten.

Bei Fahrzeugen die nicht regelmäßig oder nicht über einen längeren Zeitraum die Schienenwege der EVB benutzen, kann von der Ausrüstungspflicht mittels IMU abgewichen werden, wenn die Fahrplantrassen es zulassen, dass die Züge vor den Schalteinrichtungen anhalten und diese mittels Schlüssel betätigen. Stehen die technischen Einrichtungen wie EVB-Zugfunk bzw. IMU nicht zur Verfügung, so ist dieses in der Trassenanmeldung anzugeben. In diesen Fällen ist dieses bei der Fahrplanbearbeitung durch die EVB zu berücksichtigen.

#### **Personenverkehrsanlagen:**

Auf der Strecke Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude werden für den Personenverkehr Bahnsteige mit einer Nutzlänge von 100 m vorgehalten. Auf den überwiegend dem Güterverkehr dienenden übrigen Strecken betragen die durchgehend vorhandenen Bahnsteiglängen 50 m. An manchen Bahnsteigen ist ein

Halten mit längeren Zügen möglich. Auf den Strecken Rotenburg (Wümme) – Zeven – Bremervörde und Wilstedt – Zeven – Tostedt sind nicht mehr an allen Betriebsstellen Bahnsteige vorhanden.

### **Anlagen für den Güterverkehr:**

Auf den meisten Bahnhöfen sind Ladestraßen und teilweise auch Kopf- und Seitenrampen vorhanden. Nutzlängen und Vorhandensein sind in der SbV der EVB angegeben und können bei der Betriebsleitung der EVB erfragt werden.

Bei den Ladestraßen auf der Strecke Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude sind nur solche mit einem ausreichend großen Gleisabstand zum durchgehenden Hauptgleis zum Verladen mittels Kran zugelassen. Eine Prüfung erfolgt im Einzelfall durch die Betriebsleitung der EVB.

## **5. Zuweisung von Zugtrassen**

Aufgrund der Eingleisigkeit und der begrenzten Anzahl von Regelkreuzungsbahnhöfen sowie der Gewährung der Anschlüsse auf beiden Streckenenden haben auf der Strecke Bremerhaven – Bremervörde – Buxtehude Zugtrassen des vertakteten Schienenpersonennahverkehr höchste Priorität bei der Vergabe der Zugtrassen.

## **6. Nutzungsentgelte**

Bei der EVB setzt sich das Nutzungsentgelt aus dem eigentlichen Trassenpreis, der nach Kilometern abgerechnet wird, sowie den Entgelten für die Nutzung von Anlagen wie z.B. Gleise zur Be- und Entladung, Bahnsteige etc. zusammen.

Im Trassenpreis für eine Zugtrasse sind folgende Leistungen enthalten:

- die Nutzung der für die Zugfahrt benötigten Haupt-, Strecken- und Nebengleise
- die Nutzung eines Ausfahrgleises, das zur Bereitstellung und für das Herstellen der Abfahrbereitschaft am Ausgangspunkt des Zuges erforderlich ist, wenn eine Zeitdauer von 30 Minuten nicht überschritten wird
- erforderliche Rangierfahrten zu Beginn und zu Ende der Zugfahrt
- die Nutzung eines Einfahrgleise bei Ankunft des Zuges, wenn eine Zeitdauer von 15 Minuten nicht überschritten wird
- vereinbarte planmäßige Aufenthalte während der Zugfahrt
- außerplanmäßige Halte, die durch die Betriebsführung/ Betriebslage erforderlich sind.

Der Trassenpreis berechnet sich nach der Entfernung der genutzten Zugtrasse.

Beim Trassenpreis wird unterschieden:

- Schienenpersonenverkehr
- einzeln fahrende Lok (auch Mehrfachtraktion)
- Güterzüge bis 800 t
- Güterzüge 800 t bis 1.400 t
- Güterzüge über 1.400 t

Bei Zugfahrten mit besonderem Planungsaufwand, (z.B. Zugfahrten mit außergewöhnlichen Sendungen) sind die entstehenden Zusatzkosten getrennt zu vergüten.

Zugtrassen können als Bedarfstrassen bestellt werden. In diesem Fall wird bei Nichtverkehren ein Reservierungsentgelt in Höhe von 20% des Trassenpreises erhoben.

Zugtrassen, die mehr als 5 Tage vor der geplanten Nutzung abbestellt werden, sind entgeltfrei.

Bei Zugtrassen, die in der Zeit 5 Tage bis 24 h vor der geplanten Nutzung abbestellt werden, ist ein Stornierungsentgelt in Höhe von 90% des Trassenpreises zu entrichten.

Das Trassenentgelt wird gemindert, wenn durch die EVB als Betreiber der Schienenweg Verspätungen verursacht werden. Eine Minderung tritt nicht ein, wenn die Ursache der Verspätung eine Folgeverspätung (z.B. Verspätung weil ein anderer Zug verspätet ist und dadurch die Strecke nicht frei ist) ist oder durch eine Störung entstanden ist, die von Dritten (z.B. behördliche Anordnungen, Suizide, Unfälle durch Drittverschulden, verspätete Übergabe durch einen anderen Betreiber von Schienenwegen) oder durch höhere Gewalt verursacht ist.

Als Messgröße wird immer die Ankunftsverspätung am Ziel bzw. Übergabebahnhof zu einem anderen Betreiber der Schienenwege gewählt, es sei den es wird zwischen dem EVU und der EVB als Betreiber der Schienenwege etwas anderes vereinbart.

Das Trassenentgelt wird erhöht, wenn eine Verspätung durch das EVU verursacht wurde.

## **7. Inkrafttreten /Änderungen**

Gegen die Schienennetz-Benutzungsbedingungen der EVB Elbe Weser GmbH können Zugangsberechtigte einen Monat nach Veröffentlichung Stellung nehmen. Das Datum der Veröffentlichung ist als Stand auf dem Titelblatt angegeben.

Die Stellungnahme ist schriftlich per Post zu senden an:

*Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe Weser GmbH  
Geschäftsführung  
Bahnhofstraße 67  
27404 Zeven*

Änderungen der SNB werden im Internet unter folgender im Bundesanzeiger Nummer 180 Seite 14171 veröffentlichten Internetadresse bekannt gegeben:  
<http://www.evb-elbe-weser.de/schienennetzbenutzungsbedingungen.html>