





## Inhalt

Seite

<b>1</b>	<b>Zweck und Geltungsbereich</b>	<b>4</b>
1.1	Geltungsbereich	4
1.2	Veröffentlichungen	4
<b>2</b>	<b>Allgemeine Zugangsvoraussetzungen</b>	<b>4</b>
2.1	Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis	4
2.2	Anforderungen an die Fahrzeuge	4
<b>3</b>	<b>Benutzung der Eisenbahninfrastruktur</b>	<b>5</b>
3.1	Allgemeines	5
3.1.1	Nutzungsart	5
3.1.2	Betriebsverfahren	5
3.1.3	Betriebszeiten	5
3.1.4	Schlüssel	5
3.1.5	Kommunikation	5
3.2	Nutzungsverträge	6
3.3	Schienenwege	6
3.3.1	Kapazität der Schienenwege	6
3.3.2	Zuweisung von Zugtrassen	
<b>4</b>	<b>Nutzungsentgelt</b>	
4.1	Entgeltgrundsätze für Zugtrassen	6
4.1.1	Preisbildung	7
4.1.2	Zuschläge	7
4.1.3	Trassenstudien	7
4.1.4	Bedarfstrassen	7
4.1.5	Stornokosten	7
4.2	Entgeltgrundsätze für Rangierfahrten	7
4.2.1	Preisbildung	7
4.2.2	Stornokosten	7
4.3	Personalkosten	8
4.4	Entgeltliste	8
<b>5</b>	<b>Rechte und Pflichten der Vertragsparteien</b>	<b>8</b>
5.1	Information zu einzelnen Zugfahrten	8
5.1.1	Außergewöhnliche Sendungen	8
5.1.2	Gefahrguttransporte	8
5.2	Störungen und Besonderheiten in der Betriebsabwicklung	8
5.3	Notfallmanagement	9





Nutzungszeitraum muss die angegebene Rufnummer jederzeit erreichbar sein.

## 3.2 Nutzungsverträge

Die MKB schließt mit den Benutzern ihrer Eisenbahninfrastruktur Infrastrukturnutzungsverträge entsprechend einem veröffentlichten Mustervertrag ab.

## 3.3 Schienenwege

### 3.3.1 Kapazität der Schienenwege

Aufgrund des hohen Anteils bedarfsorientierter Verkehre auf Strecken der MKB wird die aktuelle Kapazität der Schienenwege kurzfristig ermittelt und auf Anfrage bekannt gegeben.

### 3.3.2 Zuweisung von Zugtrassen

Die Konstruktion der Trassen erfolgt nach folgenden Grundsätzen:

- Fristgerechte Anmeldung vor nicht fristgerechter Anmeldung
- Vertraglich gebundene Trassen vor neu angemeldeten Trassen
- Trassen mit einer Nutzungszeit über mehrere Fahrplanperioden vor Trassen mit einer Laufzeit von einer Fahrplanperiode
- Planmäßige bestellte Trassen vor Bedarfstrassen
- Planmäßige bestellte Trassen und Bedarfstrassen vor Trassen des Gelegenheitsverkehrs
- Trassen für den Güterverkehr vor Trassen für den Personensonderzugverkehr

## 4 Nutzungsentgelt

### 4.1 Entgeltgrundsätze für Zugtrassen

#### 4.1.1 Preisbildung

Das Trassenentgelt setzt sich zusammen aus dem Grundpreis für die Streckenbenutzung multipliziert mit einem Lastfaktor und den gefahrenen Zugkilometern.

Das Trassenentgelt beinhaltet:

- die Nutzung aller mit der Zugfahrt im Zusammenhang stehenden Streckengleise sowie der Haupt- und Nebengleise in den Betriebsstellen,
- eine Aufenthaltsdauer oder Rangierzeit im Zuganfangs- bzw. Zugschlussbahnhof für eine Zeitdauer von jeweils höchstens 30 Minuten,
- die Nutzung von Gleisen, die für planmäßige Halte oder durch die Betriebsführung bedingte Halte benötigt werden,
- die Betriebsführungskosten während der regulären Betriebszeiten.

#### 4.1.2 Zuschläge



## 4.3 Personalkosten

Die Personalkosten werden ermittelt aus der Zeitdauer der Leistung multipliziert mit dem in der Preisliste festgelegten Stundensatz für den Mitarbeiter. Die Leistungsdauer wird dabei auf volle 1/10 Std. aufgerundet.

Aus arbeitsrechtlichen Gründen wird eine Mindesteinsatzzeit je Mitarbeiter von 3 Std. berechnet. Bei kürzerer Leistungsdauer wird die tatsächliche Zeitdauer nur dann in Ansatz gebracht, wenn die Leistung im Zusammenhang mit anderen Leistungen (auch für andere Auftraggeber) erbracht wird.

## 4.4 Entgeltliste

Die jeweils aktuellen Entgeltsätze sind Teil dieser Nutzungsbedingungen. Die Entgelte verstehen sich zuzüglich Umsatzsteuer in der jeweils gesetzlichen Höhe.

## 5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

### 5.1 Information zu einzelnen Zugfahrten

#### 5.1.1 Außergewöhnliche Sendungen

Für den Transport außergewöhnlicher Sendungen ist eine besondere Genehmigung der MKB erforderlich. Soweit möglich, wird für dauerhaft wiederkehrende gleichartige außergewöhnliche Sendungen eine zeitlich befristete Dauergenehmigung erteilt.

Sind für die Durchführung von außergewöhnlichen Sendungen Änderungen an der Infrastruktur der MKB erforderlich, so werden die hierfür anfallenden Kosten dem Benutzer der Schienenwege aufwandsbezogen in Rechnung gestellt.

#### 5.1.2 Gefahrguttransporte

Führen Benutzer der Schienenwege der MKB Gefahrguttransporte gem. GGVSEB auf Schienenwegen der MKB durch, so ist spätestens beim Übergang der Sendungen auf die Schienenwege der MKB eine Ausfertigung der Wagenliste mit den Angaben zum Gefahrgut an die Betriebsleitzentrale der MKB zu übergeben. Sollen Wagen mit gefährlichen Gütern längere Zeit auf der Infrastruktur der MKB verbleiben, so ist alle 24 Stunden eine Gefahrgutüberwachung (gem. Kap. 1.10 RID) durch das nutzende EVU durchzuführen. Alternativ kann eine Anfrage an die MKB zur Durchführung gestellt werden.

### 5.2 Störungen und Besonderheiten in der Betriebsabwicklung

Im Streckennetz der MKB können dauernde oder vorübergehende Langsamfahrstellen vorhanden sein. Diese führen nicht zu einer Minderung des Trassenpreises. Die aktuelle La ist auf dem Triebfahrzeug mitzuführen.

Für den Einsatz von Dampflokomotiven sind Einschränkungen infolge erhöhter Brandgefahr möglich.



## 5.3 Notfallmanagement

Das Notfallmanagement für die Eisenbahninfrastruktur der MKB ist in der SbV geregelt. Grundlage ist die Buvo-NE.

Unfallmeldestelle ist die Betriebsleitzentrale (BLZ) der MKB [Tel. 0571 / 9 34 44-60 alternativ (wenn nicht besetzt) Tel. 0172 5233010]

\* \* \*