

# Schiennetz- nutzungsbedingungen

der

**SWU Verkehr GmbH**

(im Folgenden SWU genannt)

## Besonderer Teil (SNB-BT)

Gültig ab: ~~14.12.2025~~15.12.2024

SWU Verkehr GmbH  
Bauhoferstr. 9  
89077 Ulm

Tel.: 0731/166-0  
Fax.: 0731/166-2109

# Inhaltsverzeichnis

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

Zu Punkt 2.2 SNB-AT.....	3
Zu Punkt 2.3.3 SNB-AT.....	3
Zu Punkt 2.4.1 SNB-AT.....	3
Zu Punkt 2.4.2 SNB-AT.....	3
Zu Punkt 3.1.2 SNB-AT.....	3
Zu Punkt 3.2.1 SNB-AT.....	4
Zu Punkt 3.4.3 SNB-AT.....	4
Zu Punkt 3.4.2, 3.4.4 und 3.4.5 SNB-AT .....	4
Zu Punkt 3.6 SNB-AT.....	4
Zu Punkt 4.1 SNB-AT.....	4
Zu Punkt 5.1.3 SNB-AT.....	4
Zu Punkt 5.2 SNB-AT.....	4
Zu Punkt 5.3.3 SNB-AT.....	4
Zu Punkt 5.7.2 SNB-AT.....	4
Zu Punkt 6.1.3 SNB-AT.....	5
Zu Punkt 7.2 SNB-AT.....	5

## 2. Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen

2.1 Streckenparameter.....	5
2.2 Infrastrukturnutzungsvertrag.....	6
2.3 Streckenkenntnis.....	6
2.4 Trassenstudien und Trassenanträge.....	7
2.5 Einsatz von Dampflokomotiven.....	7
2.6 Anlagenbedienung durch den Zugangsberechtigten.....	7
2.7 Besetzung der Betriebsstellen.....	7
2.8 Störung in der Betriebsabwicklung.....	7
2.9 Notfallmanagement.....	7

## 3. Entgeltgrundsätze

3.1 Personenverkehr.....	8
3.2 Güterverkehr.....	8
3.3 Museums- bzw. Touristikverkehr.....	8
3.4 Leerreisezug bzw. Lokzug.....	8
3.5 Besondere Entgelte/Zuschläge.....	8
3.6 Stornierungen.....	8
3.7 Entgelt bei Baumaßnahmen/Störungen.....	9
3.8 Kapazitätszuweisung.....	10
3.9 Ansprechpartner für Trassenanmeldungen.....	10

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

Ergänzend/abweichend zu den Schienennetzbenutzungsbedingungen - Allgemeiner Teil (SNB-AT), die den Empfehlungen des VDV mit Stand 22.09.2009 entsprechen, legt die SWU die folgenden Schienennetzbenutzungsbedingungen - Besonderer Teil - fest.

### Zu Punkt 2.2 SNB-AT

Die Vorlage eines Nachweises einer Haftpflichtversicherung durch den Zugangsberechtigten ist erforderlich.

### Zu Punkt 2.3.3 SNB-AT

Für die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis durch einen Erfüllungsgehilfen erhebt die SWU ein Entgelt gemäß Entgeltverzeichnis.

### Zu Punkt 2.4.1 NBS-AT

Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) entsprechen. Nebenfahrzeuge dürfen im gesperrten Gleis/ Baugleis auch mit einer Zulassung nach BOA/ EBOA auf den jeweiligen Infrastrukturen eingesetzt werden.

### Zu Punkt 2.4.2 SNB-AT

Die Strecke Senden – Weißenhorn wird vom GSM-R nicht abgedeckt. Der Tf muss sich deshalb über Roaming in das D1-Mobilfunknetz aufschalten, damit mit dem Fdl Senden kommuniziert werden kann. Der Fdl Senden ist mit DicoraS ausgerüstet.	Die Strecke Gessertshausen – Markt Wald wird bis km 8,0 vom GSM-R abgedeckt. Der Tf muss nach km 8,0 in das D1-Mobilfunknetz umschalten.
---	--

### Zu Punkt 3.1.2 SNB-AT

Zugangsrelevantes Regelwerk sind insbesondere die **Sammlung der betrieblichen Vorschriften (SbV) des Eisenbahninfrastrukturunternehmens SWU**. Die SbV zur jeweiligen Strecke werden dem EVU bzw. dem Zugangsberechtigten als Datei im pdf-Format zur Verfügung gestellt.

Neben den SbV sind folgende weitere Regelwerke zugangsrelevant:

- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) in der jeweils gültigen Fassung
- Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) in der jeweils gültigen Fassung
- Das Signalbuch der DB AG (Ril 301), aufbauend auf der Eisenbahn-Signalordnung (ESO) in der jeweils gültigen Fassung
- Fahrdienstvorschrift der DB Ril 408 in der jeweils gültigen Fassung
- Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo-NE) Ausgabe 2010
- VDV-Schrift 754 Richtlinie über die Anforderungen an die Befähigung von Mitarbeitern im Betriebsdienst bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BMB-NE) vom August 2016
- VDV-Schrift 755 Streckenkenntnisrichtlinie vom August 2016
- TfV Triebfahrzeugführerscheinverordnung in der jeweils gültigen Fassung
- VDV 757/ Ril 915 Bremsen im Betrieb bedienen und prüfen vom Dezember 2019

### **Zu Punkt 3.2.1 SNB-AT**

Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen sind ausschließlich schriftlich in elektronischer Form an die Eisenbahnbetriebsleitung der SWU zu stellen ([eisenbahnbetriebsleitung@swu.de](mailto:eisenbahnbetriebsleitung@swu.de))

### **Zu Punkt 3.4.3 SNB-AT**

Bei einem Antrag auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen (Gelegenheitsverkehr) liegt für Dampflokomotivfahrten ein Fall für eine besonders aufwändige Bearbeitung vor.

### **Zu Punkt 3.4.2, 3.4.4 und 3.4.5 SNB-AT**

Als Arbeitstage gelten Montag bis Freitag mit Ausnahme gesetzlicher Feiertage.

### **Zu Punkt 3.6 SNB-AT**

Rahmenverträge werden nicht abgeschlossen.

### **Zu Punkt 4.1 SNB-AT**

Die Entgeltgrundsätze werden im 3.Kapitel beschrieben

### **Zu Punkt 5.1.3 SNB-AT**

Ansprechpartner für betriebliche Angelegenheiten ist die Eisenbahnbetriebsleitung der SWU Verkehr GmbH, Bauhoferstr. 9, 89077 Ulm, Telefon: 0731/166-2203  
[eisenbahnbetriebsleitung@swu.de](mailto:eisenbahnbetriebsleitung@swu.de)

### **Zu Punkt 5.2 SNB-AT**

Die Steuerung des operativen Betriebsgeschehens gemäß Ril 408 erfolgt für die Strecke Senden – Weißenhorn über den Fdl Senden, für die Strecke Gessertshausen – Markt Wald über den Fdl Fischach. Diese leiten Störungsfälle und weitere offene Fragen zur Entscheidung an die Eisenbahnbetriebsleitung der SWU Verkehr weiter.  
Darüber hinaus leitet die SWU Mitteilungen die den Fahrweg betreffen und sich auf den Zugverkehr auswirken können in elektronischer Form an die EVU weiter. Die EVU haben die dazu notwendigen Adressen der SWU mitzuteilen.  
Die EVU haben sicherzustellen, dass das eingesetzte Personal vor Einsatzbeginn auf der Strecke über die jeweils aktuell geltenden Weisungen informiert ist und die notwendigen Fahrplanunterlagen gemäß sbV mitführt.

### **Zu Punkt 5.3.3 SNB-AT**

Bei Störungen werden Züge gemäß folgender Prioritäten behandelt:

Priorität 1: Personentaktverkehr

Priorität 2: Güterzüge

Priorität 3: Museums-/Touristikzüge

Priorität 4: Leerreisezüge/Lokzüge

### **Zu Punkt 5.7.2 SNB-AT**

Vorhersehbare Instandhaltungs- und Baumaßnahmen mit Einschränkungen auf die verfügbare Schienenwegkapazität werden den EVU auf elektronischem Wege mitgeteilt. Die EVU haben die dazu notwendigen Adressen der SWU mitzuteilen.

### **Zu Punkt 6.1.3 SNB-AT**

Der Haftungsausschluss wird statt mit 10.000 Euro mit 1.000 Euro festgelegt. Die übrigen Regelungen des Punkt 6.1.3 der SNB-AT bleiben unverändert.

### **Zu Punkt 7.2 SNB-AT**

Die SWU ist berechtigt, zur Abwehr bzw. Minderung von umweltgefährdenden Einwirkungen des EVU vorbeugende bzw. schadensmindernde Maßnahmen zu ergreifen, wenn das EVU seinen Pflichten nach Punkt 7.1 und 7.2 der SNB-AT nicht nachkommt. Der SWU hierdurch entstehende Kosten werden dem EVU zuzüglich eines Verwaltungsaufschlages in Höhe von 15 % in Rechnung gestellt.

## **2. Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen**

### **2.1 Streckenparameter**

Strecke Senden – Weißenhorn:

Die SWU betreibt die Strecke Senden-Weißenhorn als eine nichtbundeseigene Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs ab km 1,030 bis zum Ende der Stichstrecke bei km 9,823. Es handelt sich um eine regelspurige, eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenbahn.

Bis km 1,030 befindet sich die Strecke in der Zuständigkeit der DB Netz AG. Sie geht am Einfahrsignal des Bf Senden ohne Weiche in den Zuständigkeitsbereich der SWU über.

Die maßgebenden Streckenparameter sind:

- Bahnart: Nebenbahn
- Streckenklasse: CE
- Spurweite: 1435 mm
- Elektrifizierung: nein
- Streckenhöchstgeschwindigkeit: 100km/h
- Streckenneigung: 0-18,8‰
- Kleinster Bogenhalbmesser: 190 m
- Maximale Zuglänge: 290 m
- Bremsweg: 700 m
- Bremsstellung der Züge: R/P/G
- Mindestbremsstrecke: gemäß Bremstafel FV-NE
- Betriebsverfahren: Zugmeldeverfahren
- Info- und Kommunik.Systeme: s. Kapitel 1 Ergänzungen zu Punkt 2.4.2 SNB-AT
- Zugbeeinflussung: PZB
- Fahren ohne Streckenkunde: Nicht zulässig
- Anbindung an benachbarte EIU: ja, DB Netz AG (km 1,030)
- Nutzungszeiten: Mo – Fr 0:00 – 24:00 Uhr  
Sa + So 0:00 Uhr bis 1 Uhr sowie 5 Uhr – 24 Uhr  
Die Nutzungszeiten orientieren sich an der Besetzung des Stellwerks Senden. Eine Besetzung außerhalb der genannten Zeiten ist mit DB Netz abzustimmen.

## Strecke Gessertshausen – Markt Wald

Die SWU betreibt die Strecke Gessertshausen – Markt Wald als eine nichtbundeseigene Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs ab km 0,405 bis zum Ende bei km 27,070. Es handelt sich um eine regelspurige, eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenbahn.

Bis km 0,405 befindet sich die Strecke in der Zuständigkeit der DB Netz AG. Sie geht an der letzten kurzen Weichenschwelle am Ende der Weiche 52W23 in den Zuständigkeitsbereich der SWU über.

- Bahnart: Nebenbahn
- Streckenklasse: CE
- Spurweite: 1435 mm
- Elektrifizierung: nein
- Streckenhöchstgeschwindigkeit: 60km/h
- Streckenneigung: 0-11‰
- Kleinster Bogenhalbmesser: 190 m
- Maximale Zuglänge: 400 m
- Bremsweg: 400 m
- Bremsstellung der Züge: R/P/G
- Mindestbrems Hundertstel: gemäß Bremsstafel FV-NE
- Betriebsverfahren: Zugmeldeverfahren nach DB Ril 408
- Info- und Kommunik.Systeme: GSM-R bis km 8,0;  
GSM D1 Gesamtstrecke
- Zugbeeinflussung: Einfahrsignal Gessertshausen mit PZB
- Fahren ohne Streckenkunde: Nicht zulässig
- Anbindung an benachbarte EIU: DB Netz AG (km 0,405);  
BBG Stauden (km 27,070)
- Nutzungszeiten: Mo – Fr 5:00 – 24:00 Uhr  
Sa – So 7:00 – 24:00 Uhr  
Auf Kundenwunsch können auch außerhalb der genannten Öffnungszeiten nach Absprache mit der SWU Verkehr GmbH verkehre durchgeführt werden. Für diese Verkehre wird eine zusätzliche Pauschale für die Besetzung des Stellwerks Fischach erhoben.

## 2.2 Infrastrukturnutzungsvertrag

Die Infrastruktur der SWU darf nur nach Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages zwischen der SWU und dem EVU/Zugangsberechtigten befahren werden. Dieser Infrastrukturnutzungsvertrag regelt die in diesen SNB dargestellten Rechte und Pflichten des EVU/Zugangsberechtigten und der SWU. Ist der Besteller der Trasse ein Zugangsberechtigter im Sinne des AEG, der kein EVU ist, so müssen sowohl der Zugangsberechtigte als auch das von ihm beauftragte EVU einen Infrastrukturnutzungsvertrag abschließen. Der Infrastrukturnutzungsvertrag stellt keinen Rahmenvertrag im Sinne des § 14a AEG bzw. Punkt 3.6 der SNB-AT dar.

### 2.3 Streckenkenntnis

Zwingende Voraussetzung für die Befahrung des Streckennetzes der SWU ist die Streckenkenntnis, sowie eine Einweisung des EVU-Fahrpersonals in die örtlichen Besonderheiten.

### 2.4 Trassenstudien und Trassenanträge

Für die Bearbeitung von Trassenstudien und Trassenanträgen wird ein Stundensatz gemäß Entgeltliste erhoben. Diese Bearbeitungskosten werden bei Bestellung einer Trasse mit dem Trassenpreis verrechnet. Fremdkosten im Rahmen von Trassenstudien bzw. Trassenanträgen werden dem Antragsteller in Rechnung gestellt.

### 2.5 Einsatz von Dampflokomotiven

Die Bedingungen für den Einsatz von Dampflokomotiven werden in den sbV oder durch betriebliche Anweisungen geregelt.

### 2.6 Anlagenbedienung durch den Zugangsberechtigten

Für die selbständige Bedienung der Betriebsanlagen gelten für das EVU die örtlichen Richtlinien in ihrer jeweils gültigen Fassung.

### 2.7 Besetzung der Betriebsstellen

<u>Strecke Senden – Weißenhorn:</u> Die Betriebsstellen werden vom Fahrdienstleiter DB Netz in Senden aus ferngesteuert bzw. überwacht. Die planmäßige Besetzung des Stellwerks ist mit dem Trassenpreis abgegolten. Eine außerplanmäßige Besetzung des Stellwerks in Senden in Zeiten der Betriebsruhe ist mit DB Netz abzustimmen und zu bestellen.	<u>Strecke Gessertshausen – Markt Wald:</u> Die Betriebsstellen in Fischach ist zu den Bestellzeiten mit einem Fahrdienstleiter besetzt. FDL Fischach ist für die Betriebsdurchführung zwischen Esig 52 G in Gessertshausen bis km 27,070 in Markt Wald zuständig. Zwischen km 0,405 und Esig 52 G in Gessertshausen ist der özF Gessertshausen zuständig. Besetzung erfolgt durch die DB Netz AG.
--	---

### 2.8 Störungen in der Betriebsabwicklung

Bei Störungen in der Betriebsabwicklung (vgl. Punkt 5.3 SNB-AT) verfährt die SWU nach den Regelungen, die in der Sammlung der betrieblichen Vorschriften enthalten sind.

### 2.9 Notfallmanagement

Bei gefährlichen Ereignissen im Sinne der BUVO-NE stellt der Zugangsberechtigte der SWU die erforderlichen Daten und Dokumente zur Verfügung, damit die SWU die gesetzlich geforderten Untersuchungen durchführen kann. Darüber hinaus stellt der Vertragspartner ein geeignetes und während der Nutzungsdauer jederzeit erreichbares Notfallmanagementsystem sicher. Die Ansprechpartner mit Ruf-Nr. sind der Eisenbahnbetriebsleitung der SWU mindestens 3 Werktage vor Verkehrsaufnahme und vor jeder Änderung schriftlich mitzuteilen.

### 3. Entgeltgrundsätze

Je Trasse wird ein Entgelt erhoben, das von der Laufweglänge und der Trassenart abhängig ist. Mit dem Trassenpreis sind die Leistungen des Mindestzugangspakets abgegolten (sehen Sie hierzu Anlage 2 Nr.1 ERegG).

Es wird zwischen den folgenden Trassenarten unterschieden. Die Reihenfolge der Nennung gibt auch die Rangfolge bei der Trassenvergabe wieder:

#### 3.1 Personenverkehr

Die Trassenart Personenverkehr findet Anwendung für Zugfahrten, die der Reisendenbeförderung dienen und bei deren Durchführung hohe Anforderungen an die Qualität, z. B. im Hinblick auf Vertaktung und Bildung von durchgängigen Reiseketten, gestellt werden.

#### 3.2 Güterverkehr

Die Trassenart Güterverkehr findet Anwendung für Zugfahrten des Güterverkehrs, die im SWU-Netz starten oder enden. Zugfahrten, die nicht eindeutig den anderen Trassenarten zuzuordnen sind, werden unter der Trassenart Güterverkehr abgewickelt.

#### 3.3 Museums- bzw. Touristikverkehr

Die Trassenart Museums- bzw. Touristikverkehr findet Anwendung für Reisezüge, die der Reisendenbeförderung dienen und deren Durchführung vornehmlich auf touristische bzw. museale Aspekte abstellt.

#### 3.4 Leerreisezug bzw. Lokzug

Die Trassenart Leerreisezug findet Anwendung für Zugfahrten von lokbespannten Reisezügen, Triebwagen und Triebzügen mit denen keine Reisendenbeförderung erfolgt. Die Trassenart Lokzug findet Anwendung für Züge, die ausschließlich aus Lokomotiven gebildet sind.

#### 3.5 Besondere Entgelte/Zuschläge

Die Bearbeitung von Trassen, deren Konstruktion einen besonderen Aufwand erfordern (z.B. bei der Beförderung von außergewöhnlichen Sendungen), wird nach tatsächlichem Aufwand gemäß Entgeltverzeichnis in Rechnung gestellt.

Zugtrassen mit mehr als einem Verkehrstag können als Bedarfstrassen bestellt werden. Auf diese Art wird eine Trasse reserviert. Das Entgelt für eine Bedarfstrasse entspricht 20 Prozent des regulären Trassenpreises. Soll eine Bedarfstrasse genutzt werden, ist eine separate Aktivierung erforderlich. Eine aktivierte Bedarfstrasse wird mit dem regulären Entgelt für die Trasse berechnet.

#### 3.6 Stornierungen

Bei Stornierung von Zugtrassen mehr als 5 Tage vor Beginn der geplanten Trassennutzung wird ein Entgelt in Höhe von 15 Prozent des regulären Trassenentgelts erhoben. Bei Stornierung bis zu 24 Stunden vor Beginn der geplanten Trassennutzung wird ein Entgelt in Höhe von 80 Prozent des regulären Trassenentgelts erhoben. Erfolgt die Stornierung innerhalb von 24 Stunden vor der geplanten Trassennutzung wird das Trassenentgelt in Höhe von 90 Prozent fällig.



### 3.7 Entgelt bei Baumaßnahmen/Störungen

Bei Mängeln an der Eisenbahninfrastruktur gemäß § 36 (2) und § 39 ERegG erfolgt ausschließlich eine Minderung des Trassenpreises wie nachstehend beschrieben. Bei einer Abweichung der Gesamtfahrzeit um mehr als 10 % - als Folge eines Infrastrukturmangels - erfolgt eine Trassenentgeltminderung wie folgt:

Fahrzeitüberschreitung	Minderung
bis einschließlich 10%	0%
11% bis 30%	10%
31% bis 50%	30%
51% bis 70%	50%
71% bis 90%	70%

Handelt es sich bei den Mängeln jedoch um Bagatellen (Fahrzeitüberschreitung  $\leq 10\%$ ) oder führt der Mangel zu keinerlei Einschränkungen bei der Fahrt, kommt eine Entgeltminderung nicht in Betracht. Eine Minderung des Trassenpreises setzt voraus, dass das EVU die Minderung unverzüglich, spätestens zwei Wochen nach der Trassennutzung, schriftlich oder per E-Mail geltend macht.

Steht die Infrastruktur infolge geplanter Baumaßnahmen nicht im für die Verkehrsdurchführung erforderlichem Maße zur Verfügung, so ist durch das EVU ein Schienenersatzverkehr einzurichten. Die Kosten hierfür trägt das EVU, Nutzungsentgelte für die Trassen werden für den vom SEV betroffenen Abschnitt nicht erhoben. Die Einrichtung eines Busnotverkehrs obliegt im Fall von Störungen in der Betriebsabwicklung dem EVU. Die Kosten werden vom EVU getragen, sofern die Ursache für den Busnotverkehr nicht eindeutig dem Betreiber der Schienenwege zuzuordnen ist. Grundlage für die Zuordnung bildet die nachstehende Tabelle.

Verspätungsursache	SWU	EVU	Zuordnung nicht möglich
Fehler in der Fahrplankonstruktion	x		
Personalbedingte Ursachen (Zuordnung im Einzelfall)	x	x	
Oberbaumangel/Langsamfahrstellen	x		
Störungen im Bauablauf	x		
BÜ-Störung	x		
Störungen an Leit- und Sicherungstechnik	x		
Haltezeitüberschreitung /außerplanmäßiger Halt		x	
Abweichen von Fahrplandaten		x	
Störung am Fahrzeug (Triebfahrzeug oder Wagen)		x	
Höhere Gewalt			x
Gefährliche Ereignisse durch Dritte			x
Geplante Baumaßnahmen			x
Zeitumstellung			x
Behördliche Maßnahmen am /im Zug			x
Sonstiges			x

### **3.8 Kapazitätszuweisung**

Die Kapazitätszuweisungen durch den Betreiber der Schienenwege erfolgen in dem Bestreben, allen Wünschen von Zugangsberechtigten im Rahmen des betrieblich und technisch Möglichen zu entsprechen. Sofern es zu konkurrierenden Trassenanmeldungen im Rahmen der Netzfahrplans wie auch des Gelegenheitsverkehrs kommt, wird die Entscheidung über die Trassenvergabe im Zweifelsfall anhand der in der Anmerkung zu Punkt 5.3.3 SNB-AT genannten Rangfolge gefällt.

### **3.9 Ansprechpartner für Trassenanmeldungen**

SWU Verkehr GmbH  
Eisenbahnbetriebsleitung  
Bauhoferstr. 9  
89077 Ulm

Tel. 0731/166-2203

Fax:0731/166-2109

[eisenbahnbetriebsleitung@swu.de](mailto:eisenbahnbetriebsleitung@swu.de)