

## DB Netz SNB 2021

### Vorgesehene Änderungen der DB Netz AG – erste wichtige Hinweise NEE

EVU werden gebeten, die Änderungen durchzusehen und ggf. Stellungnahmen abzugeben.

[https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/nutzungsbedingungen/aktuelle\\_stellungnahmeverfahren/stellungnahmeverfahren\\_snb\\_2019-4397502?contentId=1369322](https://fahrweg.dbnetze.com/fahrweg-de/kunden/nutzungsbedingungen/nutzungsbedingungen/aktuelle_stellungnahmeverfahren/stellungnahmeverfahren_snb_2019-4397502?contentId=1369322)

Zugangsberechtigte haben bis **zum 23.09.2019** die Möglichkeit zu den beabsichtigten Änderungen der SNB 2021 Stellung zu nehmen. Um Stellungnahme an DB Netz per E-Mail (Stellungnahmen.zu.Nutzungsbedingungen@deutschebahn.com) zu senden, rechts auf den unter "Kontakt" aufgeführten Link auf der Webseite der DB Netz AG klicken.

### Änderungen bzw. neue Bestimmungen

**2.10.** Die DB Netz AG führt zur Verbesserung und Weiterentwicklung von Produkten und Prozessen Pilotierungen und Betriebsversuche durch oder beteiligt sich an solchen. Einzelheiten und Ansprechpartner werden im Internet zur Verfügung gestellt:

[www.dbnetze.com/pilotierungen](http://www.dbnetze.com/pilotierungen)

### 2.12 Aufgenommen Hinweise zur „Umsetzung des Schienenlärmschutzgesetzes“

Gemäß § 3 Abs. 1 i.V.m. § 1 Schienenlärmschutzgesetz (SchlärmschG) ist mit Beginn des Netzfahrplans 2020/21 am 13. Dezember 2020 das Fahren oder Fahrenlassen von Güterzügen, in die laute Güterwagen eingestellt sind, auf dem deutschen Schienennetz auf der regelspurigen öffentlichen Eisenbahninfrastruktur verboten. Ein Personenzug, in den ein oder mehrere Güterwagen eingestellt sind, ist einem Güterzug gleichgestellt und unterliegt damit ebenfalls diesem gesetzlichen Verbot. Bereits der Einsatz nur eines lauten Güterwagens in einem Zug führt dazu, dass dieser Zug dem Verbot des § 3 Abs. 1 SchlärmschG unterfällt.

Dann folgen weitere Hinweise

### 3.5.3.2 Kommunikation und Abstimmung von Baumaßnahmen

Hier wurde die Pflicht zur Abstimmung mit anderen EIU und wichtigen Serviceeinrichtungen aufgenommen.

**4.2.1. Neu** entsprechend EU-Recht: Es gibt zwei Phasen für die Erstellung des Netzfahrplans („late path request“):

☐ Erste Phase Netzfahrplan (Ziffern 4.2.1.5 der SNB bis 4.2.1.12 der SNB)

☐ Zweite Phase spätere Netzfahrplanerstellung (Ziffer 4.2.1.17 der SNB)

Die Ziffern 4.2.1.1 der SNB bis 4.2.1.4 der SNB und 4.2.1.13 der SNB 4.2.1.16 der SNB gelten für beide Phasen der Netzfahrplanerstellung. Die Fristen für die jeweilige Netzfahrplanphase ergeben sich aus der Ziffer 4.2.1.3 der SNB.

#### 4.2.1.3 Fristen für die Netzfahrplanerstellung

Aufgenommen wurden die heiß diskutierten Fahrlagenberatungen:

- Fahrlagenberatung gemäß Ziffer 4.3.5 ohne Inanspruchnahme der Testierung bis 13.03.2020
- Fahrlagenberatung gemäß Ziffer 4.3.5 mit Inanspruchnahme der Testierung bis 10.01.2020

#### 4.2.1.6 **Neu:** Konstruktionsspielräume (erste Phase der Netzfahrplanerstellung)

**Die DB Netz AG macht die Berücksichtigung bestimmter Konstruktionsspielräume von der vorherigen Durchführung einer Fahrlagenberatung nach Ziffer 4.3.5 der SNB abhängig.**

Soweit nicht im SPFV das Marktsegment Punkt-zu-Punkt-Verkehre (vgl. 6.2.1.2.8) oder im SGV Marktsegmente mit dem Zusatz „Z-Flex“ oder „R-Flex“ (vgl. 6.2.1.4.8 und 6.2.1.4.9) bestellt werden, versucht die DB Netz AG innerhalb folgender Spielräume ein Trassenangebot für Trassen, die mindestens einen überlasteten Schienenweg nach Ziffer 4.3 der SNB tangieren, zu erstellen:

- ☑ Schienenpersonenverkehr mit erfolgreicher Fahrlagenberatung (Testat): +/- 3 Minuten,
- ☑ Schienengüterverkehr mit erfolgreicher Fahrlagenberatung (Testat): +/- 30 Minuten
- ☑ Übrige Zugtrassen (z.B. Schienenpersonenverkehr ohne Fahrlagenberatung oder ohne Testat,): +/- 30 Minuten
- ☑ Übrige Zugtrassen (z. B. Güterzüge, Triebfahrzeugfahrten ohne Fahrlagenberatung oder ohne Testat): +/- 630 Minuten.

Soweit nicht im SPFV das Marktsegment Punkt-zu-Punkt-Verkehre (vgl. 6.2.1.2.8) oder im SGV Marktsegmente mit dem Zusatz „Z-Flex“ oder „R-Flex“ (vgl. 6.2.1.4.8 und 6.2.1.4.9) bestellt werden und kein überlasteter Schienenweg nach Ziffer 4.3 der SNB tangiert wird,

versucht die DB Netz AG innerhalb folgender Spielräume ein Trassenangebot zu erstellen:

- ☑ Schienenpersonenverkehr: +/- 3 Minuten,
- ☑ Übrige Zugtrassen (z. B. Güterzüge, Triebfahrzeugfahrten): +/- 30 Minuten.

#### 4.2.1.9 Vorrangregeln

Weitgehend unverändert, bei „ins Netz eingebunden“ bei SGV der **Hinweis auf „bestellten“ Umlauf** aus Hin- und Rückleistung mit unveränderter Zugkonfiguration.

#### 4.2.1.17 Spätere Netzfahrplananmeldung (Zweite Netzfahrplanbearbeitungsphase)

Neue Regelungen entsprechend Umsetzung EU-Recht

Nach Ende der Trassenanmeldefrist für den Netzfahrplan gem. Ziffer 4.2.1.3 der SNB besteht die Möglichkeit weitere Netzfahrplantrassen (spätere Netzfahrplantrassen) zu bestellen. Es folgen weitere Ausführungen zu Konstruktionsspielräumen, Koordinierung und Entscheidungsverfahren unter bestimmten Voraussetzungen (da ja ggf. vor dem Termin im April Trassen bestellt worden sind).

#### 4.3.5 Details zur Fahrlagenberatung

Hinweise auf die Möglichkeit des Testats

#### 4.3.6 Fahrplankonzepttage

Wird nun regelmäßig stattfinden. Unverbindlich.

#### 6.2.1.4.4 Lokfahrt im SGV

Neu: Für die Zuordnung einer Trassennutzung zum Marktsegment Lokfahrt im Schienengüterverkehr ist die verkehrliche Einbindung der Trassennutzung und nicht die der Lokomotive ausschlaggebend. Steht die Trassennutzung im verkehrlichen Zusammenhang mit einer Trassennutzung des Schienenpersonenverkehrs als Vor- oder Nachleistung zur Lokfahrt, ist sie dem Marktsegment Lokfahrt des Schienenpersonenverkehrs zuzuordnen. Steht die Trassennutzung im verkehrlichen Zusammenhang ausschließlich mit Trassennutzungen des Schienengüterverkehrs als Vor- und Nachleistung, ist sie dem Marktsegment Lokfahrt des Schienengüterverkehrs zuzuordnen.

#### 6.2.1.8.2

Der Lärmbonus läuft aus.

#### 6.3.1 Mindestzugangspaket Änderung des Trassenentgeltes

##### Erhöhung u.a. bei SGV Standard

#### 6.4.2 20-Stunden Regelung

**Neu:** Im Falle einer neuen Trassenzuweisung aufgrund von Ziffer 2.9.7.4.2 der SNB zahlt der ZB das Entgelt für die von der DB Netz AG neu zugewiesenen Trasse.

Im Falle einer nicht genutzten Trasse aufgrund der Regelung in Ziffer 2.9.7.4.2 der SNB, rechnet die DB Netz AG gegenüber dem ZB zusätzlich zu dem nach vorstehendem Satz 1 zu zahlenden Trassen-entgelt das Entgelt für die ursprünglich bestellte und nicht genutzte Trasse in der Höhe des Entgelts für die Stornierung dieser Trasse weniger als 24 Stunden vor Abfahrt (gemäß Ziffer 6.4.8.3 der SNB) ab, es sei denn, die Verspätung von 20 Stunden oder mehr wurde von der DB Netz AG verschuldet.

Die Regelungen der Ziffern 6.4.2 und 6.5 der SNB bleiben unberührt.

#### 6.5 Anreizsystem zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit

**Der SGV wird aufgenommen:** Die nachfolgenden leistungsabhängigen Entgeltregelungen für den Schienenpersonenverkehr und den Schienengüterverkehr sollen Anreize zur Minimierung von Störungen und zur Erhöhungen der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes setzen.

Bis zu 24 Stunden nach der Erstkodierung von Zusatzverspätungen können Kodierungen im Benehmen zwischen den EVU und DB Netz bei Vorliegen neuer Störungsinformationen formlos korrigiert werden (Validierungszeitraum).

Die Einreichungsfrist für Umkodierungsanträge bei DB Netz endet am achten Tag nach dem Validierungszeitraum.

#### 6.5.2.4 Endpünktlichkeit im Schienengüterverkehr

Damit Zusatzverspätungsminuten im Schienengüterverkehr anreiz-relevant werden, müssen die Verkehre eine bestimmte Endpünktlichkeit überschreiten. Die Endpünktlichkeit bemisst sich nach der Abweichung zwischen SOLL-Zeit und IST-Zeit an der letzten Betriebsstelle der Zugfahrt.

Die Zugangsberechtigten teilen der DB Netz AG mit der Trassenanmeldung mit, ob die jeweils bestellten Zugfahrten des Schienengüterverkehrs pünktlichkeitssensibel sind oder nicht. Erfolgt keine Mitteilung, stuft die DB Netz AG die entsprechenden Zugfahrten automatisch als nicht pünktlichkeitssensibel ein. Die Mitteilung ist bindend und kann nicht mehr verändert werden. Bei der Bestellung des Zusatzes Express- oder Schnelltrasse nach Ziffern 6.2.1.4.6 bzw. 6.2.1.4.7 wird die Zugfahrt zwingend als pünktlichkeitssensibel eingestuft.

Neu aufgenommen: die Endpünktlichkeit. Die Schwellenwerte der relevanten Endpünktlichkeiten unterscheiden sich nach der Einstufung einer Zugfahrt als pünktlichkeitssensibel oder nicht pünktlichkeitssensibel.

Es gelten folgende Schwellenwerte für SGV:

##### Verkehrsart

Schwellenwerte in Minuten

-SGV Pünktlichkeitssensibel 30:59

-SGV Nicht-Pünktlichkeitssensibel 120:59

Tabelle neu: Die – nach Verkehrsarten und Verspätungsursachen differenzierte – Höhe der monetären Bewertung [in EUR je Zusatzverspätungsminute] ergibt sich für den Schienengüterverkehr aus einer dort aufgeführten Tabelle.

#### 6.7.4 Abschlagszahlungen

Die DB Netz AG versendet bis zum 8. Werktag eines jeden Monats Abschlagsrechnungen. Die Abschlagszahlung ist am 25. Kalendertag des die Leistung betreffenden Monats fällig und auf das in der Abschlagsrechnung benannte Konto der DB Netz AG zu entrichten. Maßgeblich ist der Eingang des Geldes auf dem Konto der DB Netz AG. **§ 193 BGB findet keine Anwendung<sup>1</sup>**. Bei ....

---

<sup>1</sup> **Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) § 193 Sonn- und Feiertag; Sonnabend**

Ist an einem bestimmten Tage oder innerhalb einer Frist eine Willenserklärung abzugeben oder eine Leistung zu bewirken und fällt der bestimmte Tag oder der letzte Tag der Frist auf einen Sonntag, einen am Erklärungs- oder Leistungsort staatlich anerkannten allgemeinen Feiertag oder einen Sonnabend, so tritt an die Stelle eines solchen Tages der nächste Werktag.

## Ril 402.0202 Trassenanmeldungen

### 2. Besonderheiten bei der Trassenanmeldung

Die EVU/ZB sind verpflichtet bei der Trassenanmeldung durch entsprechendes Anklicken des Feldes „laut“, „leise“ oder „laut mit Befreiung“ den Einsatz von mindestens einem Güterwagen in einem Zug im Sinne des Schienenlärmschutzgesetzes (SchlärmschG) mitzuteilen. Danach folgt Erläuterung.

### 3. Bearbeitungszeiten im Gelegenheitsverkehr

Frist für die Bearbeitung: Unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von 5 Arbeitstagen (statt bisher 48 Stunden)

#### **Aktualisierung der Richtlinie 402.0203 " Aufgaben und Abläufe im Planungsprocedere für den Netzfahrplan" mit Inkraftsetzungsdatum 13.12.2020**

Hier neu: umfangreiche Beschreibung der Anmeldephasen vor Termin zur Anmeldung Netzfahrplan im April und danach für den Netzfahrplan (terminliche und ablauftechnische Ergänzungen), die Fahrplankonzepttage und Fahrlagenberatung.

#### Kritisch unter 5. Trassenkonstruktion:

Das Trassenangebot soll der Trassenanmeldung entsprechen. Ist dies wegen konkurrierender Trassenanmeldungen nicht möglich, gilt Folgendes: Die DB Netz AG macht die Berücksichtigung bestimmter Konstruktionsspielräume von der vorherigen Durchführung einer Fahrlagenberatung nach Ziffer 4.3.5 der SNB abhängig.

Soweit nicht im SPFV das Marktsegment Punkt-zu-Punkt Verkehre (vgl. 6.2.1.2 der SNB) oder im SGV Marktsegmente mit den Zusätzen „Z-Flex“ oder „R-Flex“ (vgl. 6.2.1.4 der SNB) bestellt werden, versucht die DB Netz AG innerhalb folgender Spielräume ein Trassenangebot für Trassen, die mindestens einen überlasteten Schienenweg tangieren, zu erstellen

- Schienenpersonenverkehr mit erfolgreicher Fahrlagenberatung (Testat) +/- 3 Minuten,
- Schienengüterverkehr mit erfolgreicher Fahrlagenberatung (Testat) +/- 30 Minuten,
- Übrige Zugtrassen (z.B. Schienenpersonenverkehr ohne Fahrlagenberatung oder ohne Testat.): +/- 30 Minuten

Übrige Zugtrassen (z. B. Güterzüge, Triebfahrzeugfahrten ohne Fahrlagenberatung oder ohne Testat): +/-60 Minuten.

Soweit nicht im SPFV das Marktsegment Punkt-zu-Punkt Verkehre (vgl. 6.2.1.2.8) oder im SGV Marktsegmente mit dem Zusatz „Z-Flex“ oder „R-Flex“ (vgl. 6.2.1.4.8 und 6.2.1.4.9) bestellt werden und kein überlasteter Schienenweg nach Ziffer 4.3. der SNB tangiert wird, versucht die DB Netz AG innerhalb folgender Spielräume ein Trassenangebot zu erstellen:

- Schienenpersonenverkehr +/- 3 Minuten,
- Übrige Zugtrassen (z.B. Güterzüge, Triebfahrzeugfahrten): +/- 30

Weitere Änderungen bei Koordinierung hinsichtlich der Termine.

### Neu unter 11. Spätere Netzfahrplananmeldung

Entsprechend der Europäischen Gesetzgebung Erläuterung des Verfahrens.

### **Fahren und Bauen RiL 402 0305**

Unter 11. neu:

### **Kooperationsverfahren zur verbesserten Ausnutzung von baubedingt eingeschränkter Kapazität**

Für Strecken ohne geeignete alternative Laufwege kann die DB Netz AG im Rahmen von Baumaßnahmen ein Kooperationsverfahren zur verbesserten Ausnutzung der baubedingt eingeschränkten Kapazität durchführen, sofern die Einschränkung 7 Tage nicht unterschreitet. Das Kooperationsverfahren hat das Ziel, die verfügbaren Trassen tatsächlich zu fahrenden Zugfahrten zuzuweisen.

Es folgt eine umfangreiche Prozessbeschreibung.

### **INV - Grundsatzinfrastrukturnutzungsvertrag**

Aufgenommen: ANFORDERUNGEN FÜR EVU AUS DEM SCHIENENLÄRMSCHUTZGESETZ

SONDERREGELUNG FÜR EVU OHNE SICHERHEITSBESCHEINIGUNG

Für Fahrten auf dem gesamten Netz der DB Netz AG ist grundsätzlich eine Sicherheitsbescheinigung erforderlich. Dies gilt nur dann nicht, wenn eine Teilnahme am Eisenbahnbetrieb mit Fahrzeugen stattfindet, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden (§ 7a Abs. 1 Satz 3 AEG).

Neu §6: VEREINBARUNG ZUR VERKEHRSDURCHFÜHRUNG

Sofern ein ZB nicht selbst die Trasse fahren wird, ist eine Vereinbarung über die Verkehrsdurchführung zu treffen, deren Muster als Anlage 2 dieses Grundsatz-INV aufgeführt ist.