

Schienennetznutzungsbedingungen


Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen GmbH –

Besonderer Teil (SNB-BT)




Stand: 11.09.2024

Gültig ab: 14.12.2025

| | | | | | |
|---------------|-----|-----|---|---|-------------------|
| <i>Index:</i> | | | Schieneinfrastruktur Ost-Niedersachsen |  | |
| | | | Schiennetznutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT) | | |
| F01 | V01 | D01 | | | <i>Gültig ab:</i> |

Inhaltsverzeichnis


| | | |
|----------|---|----------|
| 1 | Ergänzungen / Abweichungen zu / von den SNB-AT | 5 |
| 1.1 | Noch mehr Text Zu Punkt 2.3.1. SNB – AT | 5 |
| 1.2 | Ergänzend zu Punkt 2.3.3 SNB – AT..... | 5 |
| 1.3 | Zu Punkt 2.4.2 SNB – AT | 5 |
| 1.4 | Ergänzend zu Punkt 3.1.2 SNB – AT..... | 5 |
| 1.5 | Ergänzend zu Punkt 3.4.2, 3.4.4, 3.4.5 SNB – AT..... | 5 |
| 1.6 | Ergänzend zu Punkt 4.4 SNB – AT..... | 5 |
| 1.7 | Zu Punkt 5.1.3..... | 5 |
| 2 | Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen | 6 |
| 2.1 | Allgemein..... | 6 |
| 2.1.1 | <i>Storno von Trassen</i> | 7 |
| 2.1.2 | <i>Haftungsbeschränkung</i> | 8 |
| 2.1.3 | <i>Datenschutz</i> | 8 |
| 2.2 | Strecken..... | 8 |
| 2.2.1 | <i>Celle Nord – Wittingen West 51,0 km</i> | 8 |
| 2.2.2 | <i>Celle Nord – Beckedorf 26,7 km</i> | 9 |
| 2.2.3 | <i>Beckedorf – Soltau (Han) Süd 32,3 km</i> | 9 |
| 2.2.4 | <i>Beckedorf – Munster Örtze (Süd) 23,9 km</i> | 10 |
| 2.2.5 | <i>Lüneburg Süd – Hützel 36,2 km</i> | 10 |
| 2.2.6 | <i>Hützel – Soltau Süd 20,9 km</i> | 11 |
| 2.2.7 | <i>Winsen (Luhe) Süd – Hützel 41,1 km</i> | 11 |
| 2.2.8 | <i>Winsen (Luhe) Süd – Niedermarschacht 17,1 km</i> | 11 |
| 2.2.9 | <i>Lüneburg Nord – Lüneburg Meisterweg</i> | 12 |
| 2.2.10 | <i>Wunstorf West - Mesmerode 6,6 km</i> | 12 |
| 2.3 | Vorschriften..... | 12 |
| 2.3.1 | 12 | |
| 2.3.2 | 12 | |
| 2.3.3 | 13 | |
| 2.4 | Störungen und Unregelmäßigkeiten | 13 |

| | | | | | |
|---------------|-----|-----|---|---|-------------------|
| <i>Index:</i> | | | Schieneinfrastruktur Ost-Niedersachsen |  | |
| | | | Schiennetznutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT) | | |
| F01 | V01 | D01 | | | <i>Gültig ab:</i> |


| | | |
|----------|--|-----------|
| 2.5 | Notfallmanagement | 13 |
| 2.6 | Wagenlisten..... | 13 |
| 3 | Trassenanmeldung und Kapazitätszuweisung..... | 14 |
| 3.1 | Gültigkeit von Fahrplänen | 14 |
| 4 | Entgeltgrundsätze | 14 |
| 4.1 | 14 | |
| 4.2 | Die Trassenpreise | 15 |
| 4.2.1 | <i>Musealer / Sporadischer Personenverkehr / SPFV</i> | <i>17</i> |
| 4.2.2 | <i>SPNV</i> | <i>18</i> |
| 4.2.3 | <i>Durchgangsverkehr</i> | <i>18</i> |
| 4.2.4 | <i>Baustoffe</i> | <i>19</i> |
| 4.2.5 | <i>Sonstige</i> | <i>19</i> |
| 4.2.6 | <i>Gefahrgut</i> | <i>20</i> |
| 4.2.7 | <i>Militärverkehr.....</i> | <i>21</i> |
| 4.2.8 | <i>Abschlag für geringere Streckenleistungsfähigkeit bei der SinON</i> | <i>21</i> |
| 4.2.9 | <i>Unberechtigte Nutzung</i> | <i>22</i> |
| 5 | Zusatzleistungen | 22 |
| 6 | Sonstiges | 23 |
| 6.1 | 23 | |
| 6.2 | 23 | |
| 6.3 | 23 | |

Verzeichnis der Abkürzungen

| | |
|-------|---|
| Abs. | Absatz |
| AEG | Allgemeines Eisenbahngesetz |
| AT | Allgemeiner Teil |
| BGB | Bürgerliches Gesetzbuch |
| BGBI. | Bundesgesetzblatt |
| BOA | Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen |
| BT | Besonderer Teil |

| | | | | | | |
|---------------|-----|-----|---|--|---|---------------|
| <i>Index:</i> | | | Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen | |  | |
| | | | Schienennetznutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT) | | | <i>Stand:</i> |
| F01 | V01 | D01 | | | | |

| | |
|--------|--|
| bzw. | beziehungsweise |
| e.V. | eingetragener Verein |
| EBO | Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung |
| EBOA | Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen |
| EIBV | Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung |
| ESBO | Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen |
| EVU | Eisenbahnverkehrsunternehmen |
| Fdl | Fahrdienstleiter |
| ff. | folgende |
| GGVSEB | Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt |
| OHE | Osthannoversche Eisenbahnen AG |
| HPfIG | Haftpflichtgesetz |
| Nr. | Nummer |
| RID | Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter |
| S. | Seite |
| SbV | Sammlung betrieblicher Vorschriften |
| SInON | Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen GmbH |
| SNB-AT | Schienennetznutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege – Allgemeiner Teil |
| SPNV | Schienenpersonennahverkehr |
| TEIV | Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung |
| usw. | und so weiter |
| VDV | Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. |
| z.B. | zum Beispiel |
| ZB | Zugangsberechtigter |
| ZI | Zugleiter |

| | | | | | | |
|---------------|-----|-----|---|--|---|---------------|
| <i>Index:</i> | | | Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen | |  | |
| | | | Schienennetznutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT) | | | <i>Stand:</i> |
| F01 | V01 | D01 | | | | |

1 Ergänzungen / Abweichungen zu / von den SNB-AT

1.1 Noch mehr Text Zu Punkt 2.3.1. SNB – AT

Es gilt die EBO.

1.2 Ergänzend zu Punkt 2.3.3 SNB – AT

Die SinON nutzt für die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis häufig das Personal anderer EVU. Der Stundensatz ist in den Entgeltgrundsätzen festgelegt. Die Mindestbestellzeit beträgt 8 Stunden. Beginn und Ende der Schichten für das Personal ist in Celle Nord. Die Fahrzeiten zu anderen Startpunkten im SinON-Netz muss vergütet werden. Zusatzkosten für z.B. Taxifahrten bei Einrichtungsverkehr zur Rückkehr des Lotsen oder bei zu langen Schichtzeiten werden ohne Aufschlag weitergegeben.

1.3 Zu Punkt 2.4.2 SNB – AT

Für die Kommunikation zwischen dem Zug und dem Fdl/Zugleiter muss der Tf mit einem GSM-Mobiltelefon ausgerüstet sein.

Für die Befahrung der Strecken muss das EVU vor der Einfahrt ins SinON-Netz dem eingesetzten Zugpersonal einen Zugführerschlüsselbund zur Verfügung stellen. Für regelmäßige Züge, bei denen Personal bereits streckenkundig ist, die aber nicht in Celle in das SinON-Netz einfahren, kann ggf. ein festes Schlüsselbund an des EVU gegeben werden, wenn das EVU im Durchschnitt 36 Zugpaare pro Jahr auf Strecken der SinON fährt und eine sichere Verwahrung des Schlüsselbundes durch das EVU gewährleistet werden kann. Ist dies nicht gewährleistet, so ist ein Schlüsselbund beim Zentralfahrdienstleiter in Celle Nord abzuholen. Dies kann auch durch den Lotsen erfolgen.

1.4 Ergänzend zu Punkt 3.1.2 SNB – AT

Die zugangsrelevanten Vorschriften sind in der SbV Teil A aufgelistet. Die SinON spezifischen Vorschriften (z.B. SbV) sind im Internet unter www.sinon-gmbh.de veröffentlicht oder können von Zugangsberechtigten (gem. Punkt 2 SNB-AT) beim Netzzugangskoordinator angefordert werden. Vorschriften in elektronischer Form (per E-Mail) sind kostenlos, eine postalische Zusendung erfolgt nicht.

1.5 Ergänzend zu Punkt 3.4.2, 3.4.4, 3.4.5 SNB – AT

Arbeitstage sind die Wochentage Montag bis Freitag, ausschließlich der gesetzlichen Feiertage Niedersachsens. Werktagen sind die Wochentage Montag bis Samstag, ausschließlich der gesetzlichen Feiertage Niedersachsens.


1.6 Ergänzend zu Punkt 4.4 SNB – AT

Die Bankverbindung für die Entgeltzahlungen sind der jeweiligen Rechnung zu entnehmen.

Mahngebühren betragen 15,00 €.

1.7 Zu Punkt 5.1.3

Der Zentralfahrdienstleiter Celle Nord ist befugt, betriebliche Entscheidungen zu treffen.

| | | | | | | |
|---------------|-----|-----|---|--|---|---------------|
| <i>Index:</i> | | | Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen | |  | |
| | | | Schienennetznutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT) | | | <i>Stand:</i> |
| F01 | V01 | D01 | | | | |

2 Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen

2.1 Allgemein

Die SinON ist eine nichtbundeseigene Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs.

Das Streckennetz umfasst ca. 250 km, ist eingleisig und nicht elektrifiziert.

Ab dem Fahrplanwechsel 2025/2026 müssen alle führenden Fahrzeuge mit dem digitalen Zugfunk System der SinON ausgerüstet sein. Zugangsberechtigte, die regelmäßig (mindestens 2x pro Woche) Zugfahrten im Netz der SinON durchführen, können fest zugewiesene Mobilfunkgeräte von der SinON erhalten. Der Zugangsberechtigte ist für den sorgsamem Umgang mit den Leihgeräten verantwortlich und haftet für Verlust oder Gewaltschäden in Höhe des Gerätewertes.

Für Fahrzeuge, die häufig im SinON-Netz eingesetzt werden, gibt es Lösungen für den festen Einbau mit Freisprecheinrichtung. Der Einbau wird dann dringend empfohlen. Die SinON unterstützt bei der Beschaffung der Einbauteile zusammen mit dem Hersteller der Funktechnik. Kosten für den Einbau und die Teile sind durch das EVU zu tragen.

Für sporadische Verkehre leiht die SinON Mobilfunkgeräte während des Aufenthalts im SinON-Netz aus. Sollte keine feste Einbaumöglichkeit bestehen, stellen die Zugangsberechtigten sicher, dass die Endgeräte eine ausreichende Stromversorgung erhalten (Lademöglichkeit für Mobilfunkgeräte). Eine einmalige Einweisung in das digitale Funksystem der SinON erfolgt mit der erstmaligen Übergabe der Mobilteile. Auf der Homepage ist eine Bedienungsanleitung veröffentlicht.


Die Mobilteile, die nicht fest zugewiesen wurden, sind sofort, spätestens jedoch 24h nach Verlassen des SinON-Netzes zurückzugeben. Bei verspäteter Rückgabe oder Verlust des Gerätes werden Gebühren fällig, siehe dazu Abschnitt 6.1.

Ein Mobiltelefon zur Kommunikation mit dem FdI/ZI auf dem Triebfahrzeug ist für alle Strecken als Rückfallebene mitzuführen. In den Übergangsbahnhöfen reicht das Mobiltelefon, ein Zugfunkgerät ist nicht zwingend erforderlich.

Für die Benutzung der Strecken, die im Zugmeldebetrieb betrieben werden, ist ein Zugschlussmagnet erforderlich. Dieser wird leihweise von der SinON zur Verfügung gestellt. Die Kosten dafür sind mit den Trassenkosten abgegolten.

Für die Benutzung aller Strecken ist ein passendes Schlüsselbund erforderlich. Einzelheiten sind in der SbV beschrieben.

Die Strecken sind im Allgemeinen nicht mit Zugsicherungssystemen ausgestattet, ausgenommen davon ist die Strecke Wunstorf West – Mesmerode. Hier wurde ein technisch unterstützter Zugleitbetrieb eingerichtet, welcher die Ausrüstung der Fahrzeuge mit PZB notwendig macht.

| | | | | | | |
|---------------|-----|-----|---|--|---|---------------|
| <i>Index:</i> | | | Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen | |  | |
| | | | Schienennetznutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT) | | | <i>Stand:</i> |
| F01 | V01 | D01 | | | | |

Auf den übrigen Strecken ist die Ausrüstung mit PZB empfohlen, jedoch nicht verpflichtend. Die SinON errichtet dort jedoch zunehmend Bahnübergangsanlagen, welche mit PZB ausgestattet werden.

Ist ein Fahrzeug mit PZB ausgerüstet, muss sie auch für die Speicherung des Fahrverlaufes immer eingeschaltet werden.

Es ist sicherzustellen, dass die Zugkraft für die Bewältigung der größten vorhandenen Steigung (16,9 %) mit mindestens 20 km/h bzw. nach dem Anhalten für das Anfahren aus dem Stand ausreichend dimensioniert ist. Radien, Steigungen, Profileinschränkungen, etc., sind im Einzelnen in der SbV genannt. Wird der SinON bekannt, dass ein Zug nachweislich mehrfach die Mindestgeschwindigkeit nicht halten konnte, ist die SinON berechtigt, Maßnahmen vorzuschreiben (maximale Zuggewichte, stärkere Traktion, etc.), die auch bei widrigen Schienenverhältnissen eine ausreichende Traktion garantieren.

Das Schienennetz ist mit einer Vielzahl von Bahnübergängen mit technischen Sicherungsanlagen und streckenseitigen Überwachungssignalen ausgerüstet. Einzelheiten sind in der SbV beschrieben.


Im Schienennetz gibt es eine große Anzahl technisch nicht gesicherter Bahnübergänge, für die teilweise Geschwindigkeitseinschränkungen gelten bzw. bei denen Pfeifsignale gegeben werden müssen. Einzelheiten sind in der SbV beschrieben. Im Sommer muss regelmäßig mit zusätzlich angeordneten Pfeifsignalen und Geschwindigkeitseinschränkungen aufgrund von Sichteinschränkungen durch Maisanpflanzungen gerechnet werden. Behinderungen aufgrund dieser Langsamfahrstellen sind aus dem Anreizsystem ausgenommen, da die Sichtdreiecke vom Straßenbaulastträger zu verantworten sind.

2.1.1 Storno von Trassen

Die Stornierung einer von der SinON bestätigten Fahrplantrasse kostet ab 10 Tage vor dem Termin pauschal 10% der Trassenkosten, um die Verwaltungskosten in dem Zusammenhang mit der Bestellung zu decken. Handelt es sich lediglich um eine Verschiebung des Transportes (z.B. weil der Endkunde die Ware erst zu einem späteren Termin benötigt) wird kein Stornierungsentgelt fällig.

Ein Stornierungsentgelt entfällt auch dann, wenn die Strecken z.B. durch Sturmereignisse (Bäume im Gleis) vorübergehend nicht zur Verfügung stehen.

Findet eine Fahrt nicht statt und erfolgt auch keine vorherige Stornierung der Fahrt, so sind 20% der Trassenkosten zu zahlen, um Verwaltungs- und Opportunitätskosten zu decken.

| | | | | | | |
|---------------|-----|-----|---|--|---|---------------|
| <i>Index:</i> | | | Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen | |  | |
| | | | Schienennetznutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT) | | | <i>Stand:</i> |
| F01 | V01 | D01 | | | | |

2.1.2 Haftungsbeschränkung

Grundsätze der Haftung regelt der Infrastrukturnutzungsvertrag in der jeweils gültigen Fassung.

2.1.3 Datenschutz

Die Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen GmbH ist berechtigt, im erforderlichen Umfang Daten, die sich aus den Antragsunterlagen oder Vertragsdurchführung ergeben, an Versicherer zur Beurteilung des Risikos und zur Abwicklung von Versicherungsfällen zu übermitteln. Sie ist ferner berechtigt, allgemeine Vertrags-, Abrechnungs- und Leistungsdaten in gemeinsamen Datensammlungen zu führen und an ihre Vertreter weiterzugeben. Hiervon unberührt sind Angaben zu Zwecken der Eisenbahnstatistik (§24 AEG), die zur Beurteilung der Struktur und Entwicklung des Eisenbahnverkehrs an das Statistische Bundesamt übermittelt werden.

2.2 Strecken

Folgende Strecken werden von der SinON betrieben, Einzelheiten zu den entsprechenden Serviceeinrichtungen sind in den NBS – BT geregelt (abrufbar unter www.sinon-gmbh.de).


Die Besetzung der Fahrdienstleitung ist durchgehend gewährleistet, eine Streckenruhe ist nicht vorgesehen.

2.2.1 Celle Nord – Wittingen West 51,0 km

Celle Nord bis Celle Vorstadt im Zugmeldebetrieb, ab Celle Vorstadt im Zugleitbetrieb. $V_{\max} = 50$ km/h.

Die Strecke hat auf der gesamten Länge die Streckenklasse D4.

| Km | Bahnhof | Bemerkungen |
|------|------------------|--|
| 0,0 | Celle Nord | Anschluss an die DB InfraGO AG Eisenbahnbetriebswerk der OHE Freiladegleis |
| 2,0 | Celle Vorstadt | Abstellgleise Anschluss Wasa |
| 4,0 | Altenhagen | Abstellgleise |
| 13,6 | Lachendorf | Anschluss Drewsen Freiladegleis Abstellgleise |
| 16,0 | Beedenbostel | Anschluss Transgas |
| 23,4 | Eldingen | Abstellgleise |
| 32,0 | Groß Oesingen | Anschluss Thyssen Krupp Freiladegleise |
| 34,8 | Dedelstorf | Abstellgleise |
| 39,9 | Hankensbüttel Öl | Abstellgleise |
| 42,6 | Hankensbüttel | Abstellgleise Laderampe |

| | | | | | | |
|---------------|-----|-----|---|--|---|---------------|
| <i>Index:</i> | | | Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen | |  | |
| | | | Schienennetznutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT) | | | <i>Stand:</i> |
| F01 | V01 | D01 | | | | |

| | | |
|------|-----------------|--|
| 47,1 | Wittingen Hafen | Hafengleise Elbeseitenkanal Freiladegleis des Hafens Freiladegleis der SinON Anschluss Transgas |
| 51,0 | Wittingen West | Anschluss an die DB InfraGO AG Abstellgleise |

2.2.2 Celle Nord – Beckedorf 26,7 km


Die Strecke wird im Zugmeldebetrieb betrieben. $V_{\max} = 50$ km/h. Die Strecke ist signalisiert, der Vorsignalabstand beträgt 400 m.

| Km | Bahnhof | Bemerkungen |
|------|----------------|---|
| 0,0 | Celle Nord | Anschluss an die DB InfraGO AG Eisenbahnbetriebswerk der OHE Freiladegleis |
| 2,0 | Celle Vorstadt | Abstellgleise |
| 8,8 | Scheuen | Anschluss Landesfeuerweherschule Freiladegleis |
| 16,5 | Altensalzkoth | Abstellgleise |
| 18,5 | Eversen | Abstellgleise |
| 20,7 | Sülze | Freiladegleis |
| 26,7 | Beckedorf | Übergang auf SinON-Strecke in Richtung Munster (Örtze) Freiladegleis Abstellgleise Laderampe |

2.2.3 Beckedorf – Soltau (Han) Süd 32,3 km

Die Strecke wird im Zugmeldebetrieb betrieben. $V_{\max} = 50$ km/h. Die Strecke ist signalisiert, der Vorsignalabstand beträgt 400 m.

| Km | Bahnhof | Bemerkungen |
|------|------------------|---|
| 26,7 | Beckedorf | Übergang auf SinON-Strecke in Richtung Munster (Örtze) Freiladegleis Abstellgleise Laderampe |
| 32,5 | Bergen Ost | Anschluss Bundeswehr (Bergen Lagerbahnhof) |
| 38,6 | Wardböhmen | Freiladegleis |
| 47,3 | Wietzendorf | Abstellgleise |
| 52,1 | Lührsbockel | Laderampe Abstellgleise Freiladegleis |
| 59,0 | Soltau (Han) Süd | Anschluss an die DB InfraGO AG Abstellgleise |

| | | | | | | |
|---------------|-----|-----|---|--|---|---------------|
| <i>Index:</i> | | | Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen | |  | |
| | | | Schienennetznutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT) | | | <i>Stand:</i> |
| F01 | V01 | D01 | | | | |

2.2.4 Beckedorf – Munster Örtze (Süd) 23,9 km


Die Strecke wird im Zugleitbetrieb betrieben. Der Bahnhof Beckedorf im Zugmeldebetrieb. $V_{\max} = 50$ km/h.

| Km | Bahnhof | Bemerkungen |
|------|---------------------|---|
| 0,0 | Beckedorf | Übergang auf SinON-Strecke in Richtung Celle bzw. Soltau Freiladegleis Abstellgleise Laderampe |
| 2,8 | Hermannsburg | Abstellgleise |
| 8,9 | Müden (Örtze) | Freiladegleis |
| 11,4 | Poitzten | Abstellgleise |
| 14,6 | Trauen | Anschluss Bundeswehr Freiladegleis |
| 17,9 | Dethlingen | Freiladegleis |
| 20,6 | Kohlenbissen | Anschluss Bundeswehr |
| 23,9 | Munster (Örtze) Süd | Anschluss an die DB InfraGO AG |

2.2.5 Lüneburg Süd – Hützel 36,2 km

Die Strecke wird im Zugleitbetrieb betrieben. Der Bahnhof Soltau Süd im Zugmeldebetrieb. $V_{\max} = 50$ km/h.

| Km | Bahnhof | Bemerkungen |
|------|-----------------------|---|
| 0,0 | Lüneburg Süd | Anschluss an die DB InfraGO AG Abstellgleise Freiladegleis |
| 5,0 | Rettmer | Freiladegleis Laderampe |
| 9,4 | Melbeck-Embsen | Anschluss Transgas Abstellgleise |
| 15,9 | Drögnendorfer | Freiladegleis |
| 22,3 | Amelinghausen-Sottorf | Freiladegleis |
| 27,3 | Soderstorf | Freiladegleis |
| 36,2 | Hützel | Übergang auf die SinON-Strecke in Richtung Winsen (Luhe) Freiladegleis Abstellgleis |

| | | | | | | |
|---------------|-----|-----|---|--|---|------------|
| <i>Index:</i> | | | Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen | |  | |
| | | | Schienennetznutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT) | | | |
| F01 | V01 | D01 | | | | |
| | | | | | <i>Gültig ab:</i> | 14.12.2025 |

2.2.6 Hützel – Soltau Süd 20,9 km

Die Strecke wird im Zugleitbetrieb betrieben. Der Bahnhof Soltau Süd im Zugmeldebetrieb. $V_{\max} = 50$ km/h.

| Km | Bahnhof | Bemerkungen |
|------|------------------|---|
| 36,2 | Hützel | Übergang auf die SinON-Strecke in Richtung Winsen (Luhe) Freiladegleis Abstellgleis |
| 39,5 | Bispingen | Freiladegleis |
| 48,8 | Hambostel | Anschluss Mischwerk |
| 53,2 | Harber | Freiladegleise |
| 57,1 | Soltau (Han) Süd | Anschluss an die DB InfraGO AG Abstellgleise |

2.2.7 Winsen (Luhe) Süd – Hützel 41,1 km


Die Strecke wird im Zugleitbetrieb betrieben. $V_{\max} = 50$ km/h.

| Km | Bahnhof | Bemerkungen |
|------|-------------------|--|
| 0,0 | Winsen (Luhe) Süd | Übergang auf die SinON-Strecke in Richtung Niedermarsch. Abstellgleise Freiladegleis |
| 3,6 | Luhdorf | Freiladegleis |
| 18,8 | Gödenstorf | Freiladegleis |
| 21,4 | Salzhausen | - |
| 31,0 | Egestorf | Freiladegleis |
| 41,1 | Hützel | Übergang auf die SinON-Strecke in Richtung Soltau bzw. Lüneburg |

2.2.8 Winsen (Luhe) Süd – Niedermarschacht 17,1 km

Die Strecke wird im Zugleitbetrieb betrieben. $V_{\max} = 40$ km/h.

| Km | Bahnhof | Bemerkungen |
|------|-------------------|---|
| 0,0 | Winsen (Luhe) Süd | Übergang auf die SinON-Strecke in Richtung Hützel Abstellgleise Freiladegleis |
| 3,3 | Anschlussstelle | Anschluss Furnierwerk |
| 3,8 | Tönnhausen | Anschluss Kalihalle Abstellgleise Anschluss Ruhl |
| 17,1 | Niedermarschacht | Anschluss Bruno Bock |

| | | | | | | |
|---------------|-----|-----|---|--|---|---------------|
| <i>Index:</i> | | | Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen | |  | |
| | | | Schienennetznutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT) | | | <i>Stand:</i> |
| F01 | V01 | D01 | | | | |

2.2.9 Lüneburg Nord – Lüneburg Meisterweg

Die Strecke wird nur noch auf den ersten 1.300 m betrieben. Es schließt dort an die öffentliche Infrastruktur Richtung Bleckede (Bleckeder Kleinbahn GmbH) und das Anschlussgleis in den Hafen Lüneburg / TK Kaserne an.

| Km | Bahnhof | Bemerkungen |
|-----|---------------------|---|
| 0,0 | Lüneburg Nord | Anschluss an die DB InfraGO AG Abstellgleise Ver- und Entsorgung für Personenzüge |
| 1,3 | Lüneburg Meisterweg | Anschluss Theodor Körner Kaserne / Hafen Lüneburg Weiterfahrt auf Infrastruktur der BLKB ab km 1,3 |

2.2.10 Wunstorf West - Mesmerode 6,6 km

Die Strecke wird im technisch unterstützten Zugleitbetrieb betrieben. $V_{\max} = 30$ km/h.

Zugangsvoraussetzung für diese Strecke ist daher eine fahrzeugseitige Ausrüstung mit PZB, vgl. dazu Abschnitt 2.1

| Km | Bahnhof | Bemerkungen |
|-----|---------------|---|
| 0,0 | Wunstorf West | Anschluss an die DB InfraGO AG Abstellgleise |
| 6,6 | Mesmerode | Anschluss Kali und Salz Abstellgleis |

2.3 Vorschriften


2.3.1

In der SbV sind auch die einschlägigen Betriebsvorschriften, die ebenfalls bei der SinON gelten, aufgeführt. Notwendige Unterlagen (z.B. Fahrplanunterlagen, Unfallmeldetafeln sowie Lagepläne/Lageskizzen) stellt die SinON dem EVU oder dem Zugangsberechtigten gegen Empfangsbestätigung per Post, E-Mail oder über das Online-Trassenportal zur Verfügung. Für die Verteilung an das eigene Personal sorgt das EVU bzw. der Zugangsberechtigte. Die SinON wird nur insoweit gesonderten Ersatz ihrer Kosten verlangen, als Leistungen nicht Teil der Pflichtleistungen der SinON sind. Ein Auszug aus der SbV ist im Internet unter www.sinon-gmbh.de veröffentlicht.

Die Regelwerke sind Bestandteil der SNB. Das EVU kann die zur Verfügung gestellten Unterlagen selbst vollständig und unverändert zum Eigengebrauch vervielfältigen.

2.3.2

Das netzzugangsrelevante betriebliche-technische Regelwerk wird grundsätzlich nur noch einmal jährlich im Rahmen des SNB-Prozesses aktualisiert. Eine Ausnahme bilden die unterjährigen

| | | | | | | |
|---------------|-----|-----|---|--|---|---------------|
| <i>Index:</i> | | | Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen | |  | |
| | | | Schienennetznutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT) | | | <i>Stand:</i> |
| F01 | V01 | D01 | | | | |

Änderungen, die in den SNB selbst angekündigt werden. Bei den Ankündigungen handelt es sich um konkrete Hinweise, beispielsweise auf die unterjährige Einführung neuer Betriebssysteme oder sonstiger Änderungen an der Infrastruktur, die dazu geeignet sind, den Wettbewerb zu beeinträchtigen. Vier Monate vor Inkrafttreten der jeweiligen Änderung wird das entsprechende Regelwerk der SinON geändert und im Internet mit dem Hinweis auf diese Änderung veröffentlicht.

2.3.3

Sicherheitsrelevante Regelungen werden weiterhin fortlaufend aktualisiert, insbesondere soweit sie aufgrund von Verpflichtungen nach Maßgabe des Eisenbahnrechts, insbesondere in Form von Entscheidungen des Eisenbahn-Bundesamtes oder der zuständigen Landesbehörde als Aufsichtsbehörde zu diesem Zeitpunkt erforderlich werden. Bei Änderung dieser Regelungen erfolgt unverzüglich ab Kenntnis der Erforderlichkeit der Änderung eine Veröffentlichung im Internet/Bundesanzeiger mit dem Hinweis auf diese Änderung. Gleichzeitig werden sämtliche von der Änderung betroffenen Zugangsberechtigten per Kundeninformationsschreiben benachrichtigt.

2.4 Störungen und Unregelmäßigkeiten

Gemäß den Unfallmeldetafeln sind Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten vom EVU unverzüglich dem Zentralfahrdienstleiter der SinON über Telefon oder Zugfunk mitzuteilen.

Das EVU wird seitens der SinON über Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten, die das EVU berühren, von dem Netzzugangskoordinator oder dem zuständigen Fdl unterrichtet.


2.5 Notfallmanagement

Bei gefährlichen Ereignissen, Krisen und Katastrophen übernimmt die SinON die Melde- und Alarmierungsaufgaben. Dies beinhaltet auch die Anforderung von Hilfe bzw. Koordination der Maßnahmen mit den zuständigen örtlichen Rettungsleitstellen. Die Koordination am Ereignisort obliegt dem Notfallmanager der SinON. Der Notfallmanager der SinON ist durch den Notdienst des EVU zu unterstützen. Die Buvo-NE mit den Unfallmeldetafeln der SinON gelten auch für das EVU. Änderungen in den Unfallmeldetafeln teilt die SinON dem EVU zudem schriftlich mit.

2.6 Wagenlisten

Wagenlisten – aktuell nach Ko Ril 408 – mit allen relevanten Daten sind rechtzeitig vor der Abfahrt des Zuges dem Zentralfahrdienstleiter per E-Mail (fahrdienstleitung@sinon-gmbh.de) zu übermitteln. Bei Gefahrguttransporten sind darüber hinaus die Bestimmungen der GGVSEB/RID zu beachten und einzuhalten.

Liegt die Wagenliste nicht beim Zentralfahrdienstleiter vor und ist Gefahrgut im Zug, ist der Fahrdienstleiter berechtigt, die Annahme des Zuges zu verweigern, bis die Wagenliste vorliegt, bzw. die relevanten Daten telefonisch bekanntgegeben worden sind. Da die Daten für die richtige Abrechnung benötigt werden, ist der Fahrdienstleiter berechtigt ohne vorliegende Wagenliste die Zugkonfigurationen bei der Einfahrt des Zuges nachfragen. Reklamationen der Trassenpreisrechnung, sind generell nur unter Vorlage der Wagenliste möglich.

| | | | | | | |
|---------------|-----|-----|---|--|---|---------------|
| <i>Index:</i> | | | Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen | |  | |
| | | | Schienennetznutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT) | | | <i>Stand:</i> |
| F01 | V01 | D01 | | | | |

3 Trassenanmeldung und Kapazitätszuweisung

Die Trassenanmeldung erfolgt über unser Online-Trassenbestellportal, welches unter www.sinon-gmbh.de zu finden ist. Hierfür sind Zugangsdaten erforderlich, welche alle EVU binnen 14 Tagen nach Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages übermittelt bekommen. Zugangsberechtigte die kein EVU sind, können bei unserem Netzzugangskoordinator per E-Mail (netzzugang@sinon-gmbh.de) einen Zugang beantragen. Auch hier beträgt die Bearbeitungszeit bis zu 14 Tage.

Anmeldungen via E-Mail, Telefon, etc. sind nicht mehr zulässig. Die Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen GmbH versucht dennoch so flexibel wie möglich auf alle Kundenwünsche zu reagieren. Sollte es also ein Problem mit dem Bestellportal geben, melden Sie sich bitte bei unserem Netzzugangskoordinator – wir kümmern uns dann umgehend, ggf. zusammen mit unserem IT-Dienstleister, um die Behebung des Problems.

Die Bearbeitung der Trassenanträge erfolgt unverändert von Montag bis Freitag, in der Zeit von ca. 7:00 bis 16:00 Uhr – Bestellungen sind natürlich rund um die Uhr möglich.

Bei Konflikten mit anderen Trassen haben Trassen des Netzfahrplans Vorrang vor denen des Gelegenheitsverkehrs. Bei Konflikten zwischen Trassen des Gelegenheitsverkehrs hat die früher bestellte Trasse Vorrang. Konflikte zwischen Trassen des Netzfahrplans werden nach folgender Reihenfolge entschieden:

1. Vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr
2. Grenzüberschreitender Verkehr
3. Trassen für den Güterverkehr

Bei Konflikten zwischen gleichrangigen Verkehren erfolgt eine Gegenüberstellung der Entgelte. Die Trasse, die das höchste Regelentgelt generiert, bekommt den Vorrang (vgl. ERegG §52 Abs. 8).


3.1 Gültigkeit von Fahrplänen

Hat ein Zug mehr als 20 Stunden Verspätung ggü. der Planabfahrt, verliert der Fahrplan seine Gültigkeit und ein neuer Trassenantrag ist zu stellen. Die nicht genutzte Trasse wird analog zu Abschnitt 2.1.1 abgerechnet, sofern die Verspätung durch eine Ursache begründet ist, die das EVU zu verantworten hat.

4 Entgeltgrundsätze

4.1

Das Trassenpreissystem der SinON unterscheidet bei den Güterverkehrsdiensten 5 Marktsegmente. Diese werden zusätzlich teilweise in Untersegmente nach der Anzahl der Achsen eingeteilt. Aufschläge auf den Trassenpreis werden für Gefahrgutwagen erhoben. In fast allen Segmenten wird für die ersten 10 Trassenkm ein deutlich höherer Trassenpreis genommen als für die weiteren Kilometer auf dem Netz der SinON. Der Trassenpreis für die weiteren Kilometer deckt mindestens die Kosten des unmittelbaren Zugbetriebes, der Aufschlag auf die ersten 10 Km und die Gefahrgüter

| | | | | | | |
|---------------|-----|-----|---|--|---|---------------|
| <i>Index:</i> | | | Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen | |  | |
| | | | Schienennetznutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT) | | | <i>Stand:</i> |
| F01 | V01 | D01 | | | | |

decken die Vollkosten des Netzbetriebes und belasten die Segmente entsprechend ihrer relativen Preisreagibilität.

Nur durch den Aufschlag ist gewährleistet einerseits die hohen Kosten für den Erhalt des SinON-Netzes zu erwirtschaften und andererseits bei einem langen Laufweg auf dem SinON-Netz nicht einen exorbitant hohen Gesamtpreis für einen Zug zu erhalten, der die Endkunden zu Einbußen bei der Bedienungshäufigkeit oder zu Umwegen über das teilweise bereits ausgelastete und hochsubventionierte Netz der DB InfraGO zwingt.

Sehr hohe Kilometerpreise ergeben sich so nur auf kurzen Distanzen im SinON-Netz, so dass die Belastung für den Endkunden in Grenzen gehalten wird.

Bei der Anmietung einer Trasse sind folgende Leistungen mit abgegolten:

- Die Nutzung der für die Zugfahrten bereitgestellten Strecken-, Bahnhofs-, Überholungs- und Kreuzungsgleise.
- Betriebsführung während der planmäßigen Besetzungszeit unserer Betriebsstellen.
- Erstellung eines Fahrplanes einschließlich der Übersendung der betriebsnotwendigen Fahrplanunterlagen an den Besteller.

Eventuelle Nutzung von Bahnsteigen und Laderampen (Hinweis: Laderampen ≠ Ladegleise)


Für die Nutzung der Anlagen fallen zusätzliche Entgelte (siehe NBS-BT) an.

Im Folgenden werden die einzelnen, den Preis bestimmenden Komponenten näher erläutert:

4.2 Die Trassenpreise

Für die Trassenpreise und Aufschläge gemäß §36 ERegG werden die Verkehrsdienste und Marktsegmente so belastet, dass sie gemäß ihren Ansprüchen an die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Netzes, aber auch der Leistungsfähigkeit ihres Marktsegmentes an den Kosten des Netzes beteiligt werden. Besonders die Konkurrenzsituation zum LKW ist ausschlaggebend für die Höhe des Trassenpreises. Für die Berechnung werden für die Marktsegmente Kilometerpreise angegeben, die nach Transportgut (Marktsegment) und nach der im SinON-Netz zurückgelegten Entfernung festgelegt werden. Aufschläge werden für Gefahrgutwagen genommen. Die Summe des Trassenpreises und der Aufschläge ergibt den Trassenpreis in €/km für den Zug.

Die ersten 10 km im Netz der SinON haben einen höheren Trassenpreis als alle weiteren Kilometer. Die gefahrenen Zugkilometer werden von der Einfahrt bis zur Ausfahrt aus dem SinON-Netz ermittelt, d.h. es werden in der Regel mehrere Zugnummern (Hin- und Rückfahrt) zu einer Summe addiert, die teureren, ersten zehn Kilometer werden somit für ein Zugpaar nur einmal fällig. Bei Binnenverkehren gilt ersatzweise der Hauptlauf für die Einteilung der Zugkategorie, z.B. beim Wechsel der Traktion im SinON Netz. Wagen, die weder Ziel noch Quelle im Netz der SinON haben, und sich nicht in einem Durchgangszug befinden, werden bei der Ermittlung der Achszahl nicht berücksichtigt und

| | | | | | | |
|---------------|-----|-----|---|--|---|---------------|
| <i>Index:</i> | | | Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen | |  | |
| | | | Schienennetznutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT) | | | <i>Stand:</i> |
| F01 | V01 | D01 | | | | |

entsprechend nicht berechnet. Durch die Methodik wird sichergestellt, dass die Nutzer des SinON-Netzes nicht über die Tragfähigkeit ihrer Verkehre belastet werden, wenn sie längere Strecken auf dem SinON-Netz fahren müssen. Dieses Prinzip ist der Konkurrenzsituation zu den anderen Strecken der DB Netz geschuldet. Nur wenn das Fahren längerer Strecken auf dem Netz der SinON keine höheren Kosten verursacht als auf dem Netz der DB InfraGO, wird das EVU nicht unnötigerweise auf bereits ausgelastete und durch den SPNV unflexible Strecken gedrängt. Für den Endkunden kann so eine flexiblere und zuverlässige Bedienung gewährleistet werden.

Die Trassenpreise der Marktsegmente werden nach der Anzahl der Achsen ermittelt, die die Anschlussweiche in das SinON-Netz passieren (Celle, Wittingen, Munster, Soltau, Lüneburg, Winsen, Wunstorf). Ausschlaggebend ist somit die Zugkonfiguration beim Passieren der Anschlussweiche. Konfigurationsänderungen innerhalb des Netzes sind nicht relevant. Da die Einteilung in die Achskategorie mit der Einfahrt vorgenommen wird, ist es unerheblich ob die Waggons beladen oder unbeladen sind. Wagen, welche weder Quelle noch Ziel im Netz der SinON haben, bleiben bei der Ermittlung der Achskategorie unberücksichtigt, solange sie nicht in einem reinen Durchgangszug eingereiht sind (vgl. 4.2.3).

Eine Ausnahme bildet hier der Militärverkehr. Beim Militärverkehr werden regelmäßig Wagen transportiert, die voll rein und raus fahren, eigene Leerwagen werden nur zur Abstellung in die eigenen Bahnhöfe gefahren, etc. Zur gerechteren Abrechnung werden beladene und unbeladene Züge als unterschiedliche Marktsegmente abgerechnet, die jeweils nach der einfachen Wegstrecke berechnet werden.


Für jede Zugfahrt wird ein Trassenpreis wie folgt gebildet:

(km 0 – 10):

| | | |
|---|--|--------|
| | Trassenpreis des Marktsegmentes (Nach Achsen | [€/km] |
| + | ggf. Aufschlag für Gefahrgut (nach Achsen) | [€/km] |

Trassenpreis Summe [€/km]

Zugpreis km 0-10 : Trassenpreis Summe [€/km] x gefahrene Trassenkm in der Kilometerkategorie

| | | | | | | |
|---------------|-----|-----|---|--|---|---------------|
| <i>Index:</i> | | | Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen | |  | |
| | | | Schienennetznutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT) | | | <i>Stand:</i> |
| F01 | V01 | D01 | | | | |

(km 10,001 – XXX):

Trassenpreis des Marktsegmentes (Nach Achsen) [€/km]

+ ggf. Aufschlag für Gefahrgut (nach Achsen) [€/km]

Trassenpreis Summe [€/km]

Zugpreis km 10-XXX : Trassenpreis Summe [€/km] x gefahrene Trassenkm in der Kilometerkategorie

Der gesamte Zugpreis ergibt sich aus der Summe der beiden Kilometerpreiskategorien.

Die gefahrenen Kilometer werden entsprechend den mathematischen Regeln auf 0,1 km genau gerundet. Die Mindestabrechnungssumme bei der Ein- und Ausfahrt eines Zuges / einer Rangiereinheit in unser Netz beträgt 1 km. Dies gilt auch zwischen den Bahnhofsteilen der SinON/DB. Die Abrechnung erfolgt monatlich, sofern in dem Monat ein Mindestumsatz von 50,00€ erzielt wurde. Ansonsten erfolgt die Abrechnung, wenn die summierten Umsätze mehrerer Monate 50,00€ oder mehr entsprechen oder der Jahresabschluss getätigt werden muss.

Wenn sie unsicher bei der Kalkulation ihrer Zugfahrt sind, melden Sie sich telefonisch oder per Mail, Sie erhalten kurzfristig ein verbindliches Trassenpreisangebot. Alternativ ist unser Online-Trassenbestellportal dazu in der Lage, die voraussichtlichen Trassenkosten unverbindlich zu berechnen.


Folgende Marktsegmente §36 ERegG werden gebildet:

4.2.1 Musealer / Sporadischer Personenverkehr / SPFV

Untersegmente werden in dem Marktsegment nicht gebildet.

| | | |
|-----|-----------|----------------|
| | Km 0 – 10 | Km 10,001 - XX |
| Zug | 3,31 €/km | 3,31 €/km |

Musealer Personenverkehr bzw. sporadischer Personenverkehr (kein regelmäßiger SPNV) ist eigenfinanziert und meistens durch ein hohes Engagement von ehrenamtlichen Mitarbeitern ermöglicht. Diese Verkehre können in der Regel keine höheren Aufschläge tragen.

| | | | | | | |
|---------------|-----|-----|---|--|---|---------------|
| <i>Index:</i> | | | Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen | |  | |
| | | | Schienennetznutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT) | | | <i>Stand:</i> |
| F01 | V01 | D01 | | | | |

4.2.2 SPNV

Untersegmente werden in dem Marktsegment nicht gebildet. Regelmäßigen SPNV definieren wir gegenüber dem sporadischen Personenverkehr, das an mindestens 52 Tagen pro Jahr mehrere Fahrten täglich auf einer Relation angeboten werden.

| | | |
|-----------|-----------|----------------|
| | Km 0 – 10 | Km 10,001 - XX |
| Lastfahrt | 6,85 €/km | 6,85 €/km |
| Leerfahrt | 3,31 €/km | 3,31 €/km |

4.2.3 Durchgangsverkehr


Durchgangsverkehr wird in Anlehnung an die vergleichbaren Relationen als fester Relationspreis angegeben und nur der Länge nach in 2 Kategorien eingeteilt. Die Zuglänge für Standardtrassen geht bis 100 Achsen, ab 101 Achsen gilt der Preis für die „Lang“ Trasse.

| Relation | Relationspreis | Kilometerpreis |
|------------------------------------|----------------|----------------|
| Celle – Lüneburg (Standard) | 429,55 € | ~3,40 €/km |
| Celle – Lüneburg (Lang) | 561,80 € | ~4,40 €/km |
| Celle – Soltau (Standard) | 277,20 € | ~4,40 €/km |
| Celle – Soltau (Lang) | 341,73 € | ~5,40 €/km |
| Celle – Munster (Örtze) (Standard) | 293,06 € | ~5,50 €/km |
| Celle – Munster (Örtze) (Lang) | 461,29 € | ~8,60 €/km |
| Soltau – Lüneburg (Standard) | 286,72 € | ~4,70 €/km |
| Soltau – Lüneburg (Lang) | 351,25 € | ~5,80 €/km |
| Celle – Wittingen (Standard) | 181,97 € | ~3,40 €/km |
| Celle – Wittingen (Lang) | 239,11 € | ~4,40 €/km |

Die Preise gelten jeweils für die einfache Fahrt auf der Relation.

Durchgangsverkehr steht in direkter Konkurrenz zu dem Netz der DB, auch wenn bei der aktuellen Trassenpreisförderung nur für die Trassen auf dem Netz der DB für unser Netz kein fairer Wettbewerb möglich ist. Ein deutlich höherer Preis als bei der DB InfraGO würde zu einer Nichtnutzung der SinON-Infrastruktur führen. Durchgangsverkehre zeichnen sich dadurch aus, dass der Zug das Netz der SinON in derselben Konfiguration wieder verlässt, wie er eingefahren ist und keine Be- oder Entladung zwischendurch vorgenommen wurde. Es gelten nur die Infrastrukturgrenzen zur DB InfraGO als Start und Ziel der Durchgangstrassen. Anschlussgleise und andere EIU gelten nicht für die Einsortierung des Zuges als Durchgangstrasse. Jede weitere Nutzung der SinON-Infrastruktur, und sei es zur Zwischenabstellung, führt zu einer Abrechnung gemäß den Aufschlägen 4.2.4 bis 4.2.7.

Das Marktsegment ist dem Güterverkehr vorbehalten, Personenzüge werden gemäß der für sie vorgesehenen Abschnitte 4.2.1 bzw. 4.2.2 berechnet.

| | | | | | | |
|---------------|-----|-----|---|--|---|---------------|
| <i>Index:</i> | | | Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen | |  | |
| | | | Schienennetznutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT) | | | <i>Stand:</i> |
| F01 | V01 | D01 | | | | |

4.2.4 Baustoffe

Das Marktsegment wird in zwei Untersegmente unterteilt. Hierbei wird unterschieden nach langen und kurzen Zügen unterschieden. Damit das Trassenpreissystem nicht noch komplizierter wird, wird die Differenzierung anhand der Achszahl vorgenommen – ob der Zug leer oder beladen verkehrt ist irrelevant.

Baustoffe Lang Baustoffzüge mit mehr als 100 Achsen

Baustoffe Kurz Baustoffzüge mit bis zu 100 Achsen

| | Km 0 – 10 | Km 10,001 – XX |
|----------------|------------|----------------|
| Baustoffe Lang | 29,62 €/km | 8,46 €/km |
| Baustoffe Kurz | 22,22 €/km | 6,35 €/km |

Das Marktsegment ist für sämtliche Baustoffe sowie Material im Baubereich, welches in großen Mengen in Ganzzügen transportiert wird (Böden, Mineralische Abfälle zur Abdeckung von Deponien oder zum Recycling, Kalilauge zur Bergwerksverfüllung). Baustoffe sind einem besonderen Kostendruck gegenüber dem LKW ausgesetzt. In der Regel sind die Transportentfernungen kurz und somit in direkter Konkurrenz zum LKW.

Bitte beachten Sie, dass Holz nicht zu den Baustoffen zählt, sondern als „Sonstige“ im Abschnitt 4.2.5 abgedeckt wird.

4.2.5 Sonstige

Das Marktsegment wird abhängig von der Achszahl in 6 Untersegmente unterteilt:

Leerfahrt Kurz Alleinfahrende Triebfahrzeuge bis 6 Achsen


Leerfahrt Lang Triebfahrzeuge mit mehr als 6 Achsen (z.B. Doppeltraktionen o. Triebwagen)

Kurz 30 Züge bis 30 Achsen (ohne Tfz)

Mittel 60 Züge bis 60 Achsen (ohne Tfz)

Lang 100 Züge bis 100 Achsen (ohne Tfz)

Lang 100+ Züge mit mehr als 100 Achsen (ohne Tfz)

| | | | | | | |
|---------------|-----|-----|---|--|---|---------------|
| <i>Index:</i> | | | Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen | |  | |
| | | | Schienennetznutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT) | | | <i>Stand:</i> |
| F01 | V01 | D01 | | | | |

| | Km 0 – 10 | Km 10,001 – XX |
|----------------|-------------|----------------|
| Leerfahrt Kurz | 3,31 €/km | 3,31 €/km |
| Leerfahrt Lang | 6,62 €/km | 3,31 €/km |
| Kurz 30 | 42,40 €/km | 3,31 €/km |
| Mittel 60 | 84,81€/km | 4,01 €/km |
| Lang 100 | 126,76 €/km | 4,59 €/km |
| Lang 100+ | 164,92 €/km | 5,89 €/km |


Alle Marktsegmente/Güterwaggons, die nicht in einer der anderen Gruppen enthalten sind, werden hier einsortiert (Montan, Dünger, landwirtschaftliche Produkte, Holz, Abstellwagen, etc.).

4.2.6 Gefahrgut

Der Gefahrgutzuschlag wird abhängig von der Anzahl der beförderten Achsen im Zug auf den Preis des Marktsegmentes „Sonstige“ aufgeschlagen. Gefahrgut in Militär- oder Baustoffzügen wird ohne diesen Aufschlag befördert. Die Achsen der Gefahrgutwagen werden dann nicht mehr zur Untersegmentbildung der Marktkategorie herangezogen. Insgesamt werden 10 Untersegmente gebildet.

- +4GG Gefahrgutwagen bis 4 Achsen im Zug
- +8GG Gefahrgutwagen bis 8 Achsen im Zug
- +12GG Gefahrgutwagen bis 12 Achsen im Zug
- +16GG Gefahrgutwagen bis 16 Achsen im Zug
- +20GG Gefahrgutwagen bis 20 Achsen im Zug
- +24GG Gefahrgutwagen bis 24 Achsen im Zug
- +32GG Gefahrgutwagen bis 32 Achsen im Zug
- +40GG Gefahrgutwagen bis 40 Achsen im Zug
- +48GG Gefahrgutwagen bis 48 Achsen im Zug
- +48GG+ Mehr als 48 Achsen mit Gefahrgut im Zug

| | Km 0 – 10 | Km 10,001 – XX |
|-------|-------------|----------------|
| +4GG | 32,51 €/km | 0,65 €/km |
| +8GG | 60,91 €/km | 0,80 €/km |
| +12GG | 90,12 €/km | 0,92 €/km |
| +16GG | 119,33 €/km | 1,02 €/km |
| +20GG | 145,85 €/km | 1,16 €/km |
| +24GG | 172,23 €/km | 1,33 €/km |

| | | | | | | |
|---------------|-----|-----|---|--|---|---------------|
| <i>Index:</i> | | | Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen | |  | |
| | | | Schienennetznutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT) | | | <i>Stand:</i> |
| F01 | V01 | D01 | | | | |

| | | |
|--------|-------------|------------|
| +32GG | 198,85€/km | 1,95 €/km |
| +40GG | 251,87 €/km | 2,61 €/km |
| +48GG | 304,41 €/km | 3,28 €/km |
| +48GG+ | 358,36 €/km | 33,93 €/km |

Gefahrgut wird bei der SinON meistens im Einzelwagenladungsverkehr befördert und gehört zu einem Marktsegment, welches maximale Anforderungen an den Zustand der Infrastruktur stellt. Zudem ist der Wert der transportierten Stoffe meistens hoch und das Marktsegment besonders tragfähig. Auch Auflagen auf der Straße zum Transport von Gefahrgut sind hoch, so dass der Konkurrenzdruck gegenüber der Straße vergleichsweise gering ist.

4.2.7 Militärverkehr

Achtung: Im Militärverkehr (Beladen oder unbeladen) werden die Trassenpreis nach einfachen Entfernungen ermittelt (Anschlussweiche DB InfraGO – Ziel oder Ziel – Anschlussweiche DB InfraGO).

Da die Militäzüge immer mit etwa gleichen längen Unterwegs sind werden keine Zuglängen unterschieden, lediglich nach beladen und unbeladen.


| | | |
|-------------------|-------------|----------------|
| | Km 0 – 10 | Km 10,001 – XX |
| Militär beladen | 266,36 €/km | 5,82 €/km |
| Militär unbeladen | 88,82 €/km | 3,88 €/km |

Militärverkehr sind alle Waggon, die ihr Ziel in den Militärstützpunkten im SinON-Netz haben (Bahnhöfe Bergen Lagerbahnhof, Trauen, Kohlenbissen, Munster, Lüneburg und Lührsbockel), bzw. zum Transport von militärischem Material und Soldaten genutzt werden, bzw. gedacht sind. Militärverkehr belastet die Infrastruktur durch hohe Achslasten stärker, zudem müssen mehr Überholungsgleise sowie die Sicherungstechnik vorgehalten werden, da für die Manöver der Streitkräfte die Auslastung der Infrastruktur sehr unregelmäßig ist (viele Züge in kurzer Zeit, dann lange Zeit wieder keine Züge) und Teile der Überholungsgleise und Sicherungstechnik nur für die Militäzüge vorgehalten werden. Das Marktsegment ist damit deutlich stärker zu belasten als die anderen Marktsegmente.

Züge die überwiegend Leerwagen (<=90%) zu den o.g. Militärzielen fahren gelten als Abstellwagen und werden nach dem Segment „unbeladen“ abgerechnet, Züge mit weniger als 90% Leerwagen sind beladene Militäzüge.

4.2.8 Abschlag für geringere Streckenleistungsfähigkeit bei der SinON

Bei der SinON gibt es teilweise ungünstige Streckentrassierungen bzgl. der Neigungsverhältnisse, Kurvenradien und Gleislängen bei notwendigem Kopfmachen. Dies führt dazu, dass schwere Züge, die die Infrastruktur der DB InfraGO AG noch problemlos befahren können, teilweise nur in 2 oder mehr Teilen die SinON passieren können. Dieser Nachteil soll ausgeglichen werden:

| | | | | | | |
|---------------|-----|-----|---|--|---|---------------|
| <i>Index:</i> | | | Schieneinfrastruktur Ost-Niedersachsen | |  | |
| | | | Schiennetznutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT) | | | <i>Stand:</i> |
| F01 | V01 | D01 | | | | |

Ist ein EVU gezwungen aufgrund der Neigungsverhältnisse, Gleislängen oder sonstiger Hindernisse auf der Infrastruktur der SinON seinen Zug, mit dem er die Infrastruktur der DB befahren konnte, bei der SinON in der Länge zu teilen, so werden für die Lz-Fahrt zurück zum zweiten Zugteil und die Überführung des zweiten Zugteils keine Trassenentgelte bei der SinON berechnet.

Voraussetzungen:

- Die Zugbildung, mit der der Bereich der DB befahren wurde (Start des Zuges bis zur Anschlussweiche der SinON AG), wurde nicht vor Befahrung der SinON-Infrastruktur geändert (z.B. Wechsel der Traktion).
- Alle Wagen des Zuges haben denselben Zielbahnhof.
- Der Zielbahnhof ist in der Lage die Zuglänge aufzunehmen.

Die Erfüllung der Kriterien ist ggf. durch Vorlage des Fahrplanes für die DB Netz Infrastruktur nachzuweisen.


4.2.9 Unberechtigte Nutzung

Das unberechtigte Befahren der SinON-Infrastruktur mit Fahrzeugen jeglicher Art, insbesondere die Nutzung ohne gültigen INV, wird pauschal mit 1.000,00€ zzgl. zur regulären Nutzung berechnet.

Ggf. entstandene Schäden und Aufwendungen, z.B. durch Einsatz des Notfallmanagers, werden zusätzlich berechnet.

5 Zusatzleistungen

| Art der Zusatzleistung | Einheit | Preis |
|--|------------|--|
| Lotse | Pro Stunde | 69,83 €/h, mindestens 8h |
| Notfallmanager / Eisenbahnbetriebsleitung | Pro Stunde | 190,00 €/h |
| Zuschlag für Feiertag | Pro Stunde | 100% |
| Zuschlag für Sonntag | Pro Stunde | 30% |
| Zuschlag für Überstunden innerhalb der Woche | Pro Stunde | 30% |
| Zuschlag für Überstunden am Sonntag | Pro Stunde | 60% |
| Zuschlag für Überstunden in der Nacht (22-6 Uhr) | Pro Stunde | 60% |
| Kosten für Fahrten mit Dienst-PKW | Pro km | 0,95 |
| Kosten für Taxifahrt | Pro km | Nach Rechnung Taxiunternehmen, zzgl. 10% Verwaltungszuschlag |

| | | | | | | |
|---------------|-----|-----|---|--|---|---------------|
| <i>Index:</i> | | | Schieneninfrastruktur Ost-Niedersachsen | |  | |
| | | | Schienennetznutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT) | | | <i>Stand:</i> |
| F01 | V01 | D01 | | | | |

6 Sonstiges

6.1

| | | | |
|---|------------------------------|---------|--|
| Verspätete Rückgabe Mobilteil digitaler Zugfunk nach Verlassen des SinON Netzes | €/Stück und angefangenem Tag | 150,00 | ab 24 h nach Ablauf der Fahrplananordnung / Verlassen des Netzes (max. 1.700 €), nur für nicht fest zugewiesene Geräte |
| Entgelt bei Verlust oder Gewaltschaden am Funkgerät | €/Stück | 1.700 € | |

6.2

Die Schienennetznutzungsbedingungen (SNB) und Änderungen der SNB werden im Internet unter www.sinon-gmbh.de veröffentlicht.

6.3

Für die Veröffentlichung und das Wirksamwerden der SNB gilt §19 ERegG. EVU/ZB die zum Zeitpunkt von Neufassungen oder Änderungen Partner eines laufenden Infrastrukturnutzungsvertrages sind, haben das Recht, diesen Vertrag mit einer Frist von einem Monat ab Wirksamwerden der Neufassung oder Änderung zum Ende desjenigen Monats zu kündigen, der auf den Monat des Wirksamwerdens folgt. Die SinON weist diese EVU/ZB in dem Mitteilungsschreiben auf dieses Kündigungsrecht besonders hin.