



# **Schienennetz - Benutzungsbedingungen der City-Bahn Chemnitz GmbH**

Allgemeiner Teil (SNB-AT)

**Netzfahrplan 2023**

**Stand 06.08.2021**

**Veröffentlicht 10.09.2021**

**Gültig ab 11.12.2022**

City-Bahn Chemnitz GmbH  
Bahnhofstraße 1  
D-09111 Chemnitz  
Tel. : +49 371 495 795 0  
Fax.: + 49 371 495 795 241  
Mail: kontakt@city-bahn.de  
Homepage: [www.city-bahn.de](http://www.city-bahn.de)

Die SNB-AT der City-Bahn Chemnitz GmbH orientieren sich an den vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) empfohlenen Muster-SNB.

## Allgemeiner Teil (SNB-AT)

### Inhalt

0	Verzeichnis der Abkürzungen.....	4
1	Zweck und Geltungsbereich .....	5
2	Allgemeine Zugangsvoraussetzungen.....	5
2.1	Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung, Aufnahme des Betriebes, Zugangsberechtigung.....	5
2.2	Haftpflichtversicherung.....	6
2.3	Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis .....	7
2.4	Anforderungen an die Fahrzeuge .....	7
2.5	Sicherheitsleistung .....	7
3	Benutzung der Eisenbahninfrastruktur .....	9
3.1	Allgemeines .....	9
3.2	Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen .....	9
3.3	Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung .....	9
3.4	Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr .....	10
3.5	Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege .....	10
3.6	Rahmenverträge .....	11
3.7	Grundsätze des Koordinierungsverfahrens .....	11
4	Nutzungsentgelt .....	11
4.1	Bemessungsgrundlage.....	11
4.2	Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltminderungen und Aufschläge.....	11
4.3	Umsatzsteuer .....	11
4.4	Zahlungsweise .....	11
4.5	Aufrechnungsbefugnis.....	12
5	Rechte und Pflichten der Vertragsparteien .....	12
5.1	Grundsätze .....	12
5.2	Information zu einzelnen Zugfahrten .....	12
5.3	Störungen in der Betriebsabwicklung .....	13
5.4	Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis .....	13
5.5	Mitfahrt im Führerraum.....	14
5.6	Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur.....	14
5.7	Instandhaltungs- und Baumaßnahmen.....	14
6	Haftung .....	15
6.1	Grundsatz .....	15
6.2	Mitverschulden .....	15
6.3	Haftung der Mitarbeiter.....	15

## Allgemeiner Teil (SNB-AT)

6.4	Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher.....	15
6.5	Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan .....	15
7	Gefahren für die Umwelt .....	16
7.1	Grundsatz .....	16
7.2	Umweltgefährdende Einwirkungen.....	16
7.3	Bodenkontaminationen.....	16
7.4	Ausgleichspflicht zwischen Betreiber der Schienenwege und EVU .....	16

## Allgemeiner Teil (SNB-AT)

### 0 Verzeichnis der Abkürzungen

Abs.	Absatz
AEGB	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
BT	Besonderer Teil
bzw.	beziehungsweise
e. V.	eingetragener Verein
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
ff.	folgende
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
HPfIG	Haftpflichtgesetz
Nr.	Nummer
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
S.	Seite
SNB-AT	Schiennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege – Allgemeiner Teil
SNB-BT	Schiennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege – Beson- derer Teil
usw.	und so weiter
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
z. B.	zum Beispiel

## Allgemeiner Teil (SNB-AT)

### 1 Zweck und Geltungsbereich

- 1.1 Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen gewährleisten gegenüber jedem Zugangsberechtigten einheitlich
  - die diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und
  - die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen.
- 1.2 Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen Betreibern der Schienenwege und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur – mit Ausnahme der Nutzung von Serviceeinrichtungen – und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt.
- 1.3 Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen gliedern sich in einen Allgemeinen Teil (SNB-AT) und einen unternehmensspezifischen Besonderen Teil (SNB-BT).
- 1.4 Die SNB-AT ergänzende sowie etwaige von den SNB-AT abweichende Regelungen ergeben sich aus den SNB-BT. Regelungen in den SNB-BT gehen den Regelungen in den SNB-AT vor.
- 1.5 Vertragliche Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und den von ihnen beauftragten EVU haben keinen Einfluss auf die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Zugangsberechtigten und den Betreibern der Schienenwege.
- 1.6 Die Bestimmungen betreffend Zugangsberechtigte und EVU gelten sinngemäß auch für Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbstständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, ohne EVU zu sein.

### 2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

- 2.1 Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung, Aufnahme des Betriebes, Zugangsberechtigung
  - 2.1.1 Bei Abschluss der ersten Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG eines jeden Jahres weist das EVU durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass es im Besitz einer der folgenden behördlichen Genehmigungen ist:

- einer Unternehmensgenehmigung nach § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 AEG zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsdiensten. Die nach § 6 Abs. 3 Nr. 1 AEG in der bis zum 2. September 2016 geltenden Fassung erteilten Genehmigungen für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen zur Personen- oder Güterbeförderung gelten als Unternehmensgenehmigungen (§ 38 Abs. 3 AEG);
- einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines Vertragsstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Unternehmensgenehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen nach Artikel 17 Abs. 4 der Richtlinie 2012/34/EU.

Eines jährlichen Nachweises gemäß Satz 1 bedarf es nicht, solange das EVU aufgrund einer vertraglichen Regelung eine dauernde Geschäftsbeziehung zur City-Bahn Chemnitz GmbH unterhält.

Das EVU kann den Nachweis gemäß Satz 1 auch durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie

- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder

## Allgemeiner Teil (SNB-AT)

- einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG erbringen.
- 2.1.2 Bei Abschluss der ersten Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG eines jeden Jahres weist der Fahrzeughalter durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass er im Besitz einer Unternehmensgenehmigung nach § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 AEG für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Fahrzeughalter ist. Die nach § 6 Abs. 3 Nr. 2 AEG in der bis zum 2. September 2016 geltenden Fassung erteilten Genehmigungen für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen gelten als Unternehmensgenehmigungen (§ 38 Abs. 3 AEG).
- Eines jährlichen Nachweises gemäß Satz 1 bedarf es nicht, solange der Fahrzeughalter aufgrund einer vertraglichen Regelung eine dauernde Geschäftsbeziehung zur City-Bahn Chemnitz GmbH unterhält.
- Der Fahrzeughalter kann den Nachweis gemäß Satz 1 auch durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie
- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder
  - einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG erbringen.
- 2.1.3 Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Genehmigung verlangt der Betreiber der Schienenwege die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache.
- 2.1.4 Den Widerruf und jede Änderung der Genehmigung, der Sicherheitsbescheinigung oder der zusätzlichen nationalen Bescheinigung teilt das EVU dem Betreiber der Schienenwege unverzüglich schriftlich mit.
- 2.2 **Haftpflichtversicherung**
- Bei Abschluss der ersten Vereinbarung nach §§ 20 und 21 Abs. 1 Satz 2 ERegG eines jeden Jahres weist das EVU das Bestehen einer Haftpflichtversicherung nach § 14 Abs. 1 AEG nach. In Fällen des § 14a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 Buchstabe a AEG weist das EVU nach, dass es von einem nach § 1 Abs. 3 Nr. 3 des Versicherungsaufsichtsgesetzes von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadenausgleich in gleicher Weise Deckung erhält.
- Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag zeigt es der City-Bahn Chemnitz GmbH unverzüglich schriftlich an.

## Allgemeiner Teil (SNB-AT)

- 2.3 Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnis
- 2.3.1 Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss den Anforderungen für die jeweilige zu benutzende Eisenbahninfrastruktur nach der geltenden Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) erfüllen, und die deutsche Sprache in dem für seine Tätigkeit erforderlichen Maße in Wort und Schrift beherrschen. Dies gilt auch für Betriebspersonal von Fahrzeugen, die ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden.
- 2.3.2 Wer ein Eisenbahnfahrzeug führt, bedarf der dazu erforderlichen Erlaubnis.
- 2.3.3 Der Betreiber der Schienenwege vermittelt dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis (z. B. gemäß VDV-Schrift 755) und stellt die dafür erforderlichen Informationen zur Verfügung. Er kann sich mit Zustimmung des EVU eines Erfüllungsgehilfen bedienen. Der Betreiber der Schienenwege verlangt für die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt, wenn er hierzu Regelungen im Besonderen Teil seiner Schienennetz- Benutzungsbedingungen getroffen hat. Nach der erstmaligen Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis kann das EVU seinem Personal die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis auch selbst vermitteln.
- 2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge
- 2.4.1 Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung den Bestimmungen der für die jeweilige Eisenbahninfrastruktur geltenden Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) entsprechen und von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne des Teils 2 EIGV verfügen. Hiervon kann im Falle der beabsichtigten Nutzung von Wartungsarbeiten und anderen technischen Einrichtungen sowie bei Probe- und Versuchsfahrten abgewichen werden, wenn der betriebssichere Einsatz des Fahrzeugs auf andere Weise gewährleistet ist. § 1 Abs. 3 EIGV bleibt unberührt.
- 2.4.2 Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muss mit den im Besonderen Teil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen beschriebenen technischen und betrieblichen Standards sowie den Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen der benutzten Schienenwege kompatibel sein.
- 2.4.3 Das EVU bestätigt das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß Punkt 2.4.1 und 2.4.2 auf Verlangen des Betreibers der Schienenwege.
- 2.5 Sicherheitsleistung
- 2.5.1 Der Betreiber der Schienenwege macht die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von der Leistung einer angemessenen Sicherheit abhängig, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen.
- 2.5.2 Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen
- bei länger als einen Monat dauerndem Zahlungsverzug mit einem vollen Rechnungsbetrag bzw. mit einer vollen monatlich zu entrichtenden Zahlung sowie
  - bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden monatlichen Gesamtentgeltes.
- Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen auch dann, wenn

## Allgemeiner Teil (SNB-AT)

- das voraussichtlich zu entrichtende Entgelt die nach Einschätzung einer Auskunft-  
tei vertretbare Kreditlinie des Zugangsberechtigten übersteigt,
  - ein Antrag auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens über sein Vermögen gestellt  
wurde,
  - er Prozesskostenhilfe beantragt hat oder
  - er länger als zwei Wochen unter der von ihm angegebenen Adresse nicht erreich-  
bar ist.
- 2.5.3 Angemessen ist eine Sicherheitsleistung in Höhe des für vereinbarte Leistungen jeweils  
in einem Monat (Sicherungszeitraum) zu entrichtenden Gesamtentgeltes. Dabei gilt Fol-  
gendes:
- Sicherheit ist in Höhe des für den Rest des laufenden Monats insgesamt zu ent-  
richtenden Entgeltes zu leisten. Im Anschluss daran ist Sicherheit jeweils in Höhe  
des für den Folgemonat insgesamt zu entrichtenden Entgeltes zu leisten.
  - Werden für einen Sicherungszeitraum, für den bereits Sicherheitsleistung erbracht  
wurde, weitere Leistungen vereinbart, ist zusätzlich Sicherheit für das hierfür zu  
entrichtende Entgelt zu leisten.
- 2.5.4 Die Sicherheitsleistung kann gemäß § 232 BGB oder durch Bankbürgschaft (selbstschuld-  
nerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vorausklage) erbracht  
werden. Die Bürgschaft einer Bank, die von einer Rating-Agentur mit dem Non-Investment  
Grade versehen wurde, wird nicht akzeptiert.
- 2.5.5 Der Betreiber der Schienenwege macht das Verlangen nach Sicherheitsleistung in Text-  
form geltend. Für die Fälligkeit der Sicherheitsleistung gilt Folgendes:
- Ist Entgelt für den Rest des laufenden Monats zu sichern, muss die Sicherheits-  
leistung binnen fünf Bankarbeitstagen nach Zugang des Sicherungsverlangens er-  
bracht sein.
  - Ist Entgelt für einen Folgemonat zu sichern, muss die Sicherheitsleistung spätes-  
tens zwei Werktage vor dem Beginn des Folgemonats erbracht sein.
  - Ist Entgelt für weitere in einen Sicherungszeitraum, für den bereits Sicherheitslei-  
stung erbracht wurde, fallende Leistungen zu sichern, muss die hierauf entfallende  
Sicherheitsleistung spätestens zwei Werktage vor Leistungsbeginn erbracht sein.  
Ist dies aufgrund kurzfristig vereinbarter Leistungen nicht mehr zeitgerecht mög-  
lich, muss die Sicherheitsleistung jedenfalls vor Leistungsbeginn erbracht sein.
- 2.5.6 Kann der Betreiber der Schienenwege die rechtzeitige Erbringung der Sicherheitsleistung  
nicht feststellen, ist er ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt,  
bis die Sicherheitsleistung nachweislich erbracht worden ist.
- 2.5.7 Der Zugangsberechtigte kann die Sicherheitsleistung durch Entgeltvorauszahlung abwen-  
den.



## Allgemeiner Teil (SNB-AT)

### 3 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

#### 3.1 Allgemeines

- 3.1.1 Die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur ist nur im Rahmen und nach Maßgabe der vertraglichen Vereinbarungen zulässig.
- 3.1.2 Für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur gelten ergänzend zu den gesetzlichen Bestimmungen die im Besonderen Teil der Schiennetz-Benutzungsbedingungen enthaltenen Vorschriften des Betreibers der Schienenwege.
- 3.1.3 Alle weiteren Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind (z. B. Fahrplanunterlagen), stellt der Betreiber der Schienenwege dem EVU zur Verfügung. Das EVU kann die zur Verfügung gestellten Informationen vervielfältigen.
- 3.1.4 Die konkrete Benutzung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach den vom Betreiber der Schienenwege auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen erstellten Fahrplanunterlagen, die dem EVU übergeben worden sind.

#### 3.2 Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen

- 3.2.1 Die formalen und inhaltlichen Vorgaben für Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen richten sich nach den im Besonderen Teil der Schiennetz-Benutzungsbedingungen enthaltenen Vorgaben.
- 3.2.2 Ist ein Antrag unvollständig oder sonst mit Mängeln behaftet, fordert der Betreiber der Schienenwege fehlende oder berichtigende Angaben unverzüglich nach.
- 3.2.3 Fehlende oder berichtigende Angaben sind bei Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans grundsätzlich innerhalb der für die Netzfahrplanerstellung vorgesehenen Antragsfrist gemäß Punkt 3.3.1 nachzuliefern. Werden fehlende oder berichtigende Angaben nach Ablauf der für die Netzfahrplanerstellung vorgesehenen Antragsfrist gemäß Punkt 3.3.1 nachgeliefert, wird der Antrag als solcher zum Gelegenheitsverkehr behandelt.
- 3.2.4 3.2.4 Abweichend von Punkt 3.2.3 Satz 1 sind fehlende oder berichtigende Angaben innerhalb von drei Werktagen nach Zugang der Mitteilung des Betreibers der Schienenwege gemäß Punkt 3.2.2 nachzuliefern, wenn die Mitteilung dem EVU erst nach Ablauf oder bis zu zwei Tage vor Ablauf der für die Netzfahrplanerstellung vorgesehenen Antragsfrist gemäß Punkt 3.3.1 zugeht. Punkt 3.2.3 Satz 2 gilt entsprechend.

#### 3.3 Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung

- 3.3.1 Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans können frühestens einen Monat vor dem zweiten Montag im April des Jahres, in welchem der jeweilige Netzfahrplan beginnt, gestellt werden. Anträge müssen bis spätestens zu diesem zweiten Montag im April bei dem Betreiber der Schienenwege eingegangen sein.
- 3.3.2 Der Betreiber der Schienenwege erstellt spätestens bis zum ersten Montag im Juli des Jahres, in welchem der jeweilige Netzfahrplan beginnt, einen vorläufigen Netzfahrplanentwurf.
- 3.3.3 Zugangsberechtigte, die innerhalb der in Punkt 3.3.1 festgelegten Frist Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans gestellt haben, können einen Monat lang schriftlich Stellung zum vorläufigen Netzfahrplanentwurf nehmen. Die Frist zur Stellungnahme beginnt mit Ablauf der Frist gemäß Punkt 3.3.2.

## Allgemeiner Teil (SNB-AT)

- 3.3.4 Nach Ablauf der Frist zur Stellungnahme gemäß Punkt 3.3.3 ergreift der Betreiber der Schienenwege innerhalb von einer Woche geeignete Maßnahmen, um berechtigten Beanstandungen am vorläufigen Netzfahrplanentwurf Rechnung zu tragen. Nach Ablauf dieser Frist steht der endgültige Netzfahrplanentwurf fest.
- 3.3.5 Auf der Grundlage des endgültigen Netzfahrplanentwurfs gibt der Betreiber der Schienenwege unverzüglich ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 20 Abs. 1 ERegG ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen.
- 3.3.6 Das Angebot kann nur innerhalb von fünf Werktagen angenommen werden.
- 3.4 Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr
- 3.4.1 Anträge auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans (Gelegenheitsverkehr) können jederzeit gestellt werden.
- 3.4.2 Der Betreiber der Schienenwege gibt
- bei Anträgen auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans (§ 56 Abs. 1 ERegG) innerhalb einer Frist von vier Wochen,
  - bei Anträgen auf kurzfristige Zuweisung einzelner Zugtrassen unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von fünf Arbeitstagen ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 20 Abs. 1 ERegG ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen.
- 3.4.3 Von der Frist gemäß Punkt 3.4.2 Satz 1 Buchstabe b kann der Betreiber der Schienenwege in Fällen besonders aufwendiger Bearbeitung abweichen. Fälle, die einer besonders aufwendigen Bearbeitung bedürfen, sind:
- Zugfahrten, die besondere Sicherungsmaßnahmen erfordern (z. B. Beförderung besonders gefährlicher Güter wie etwa Stoffe der Klasse 7 RID),
  - außergewöhnliche Transporte (z. B. Fahrten mit Lademaßüberschreitungen),
  - Probefahrten (Versuchszüge),
  - Fahrten mit Nebenfahrzeugen.
- Die Frist für die Entscheidung über den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen beträgt vier Wochen, sofern in den Schiennetz-Benutzungsbedingungen – Besonderer Teil – nicht eine kürzere Frist festgelegt ist.
- 3.4.4 Fälle, die einer besonders aufwendigen Bearbeitung bedürfen, liegen auch dann vor, wenn bei der Bearbeitung eines Antrags auf Zuweisung von Zugtrassen mehrere Betreiber der Schienenwege zu beteiligen sind. In diesen Fällen verlängert sich die Frist gemäß Punkt 3.4.2 Satz 1 Buchstabe b entsprechend der Anzahl der beteiligten Betreiber der Schienenwege um jeweils fünf Arbeitstage. Die maximale Frist für die Entscheidung über den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen darf jedoch vier Wochen insgesamt nicht überschreiten.
- 3.4.5 Das Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 20 Abs. 1 ERegG im Gelegenheitsverkehr kann nur innerhalb von einem Arbeitstag angenommen werden (§ 56 Abs. 1 Satz 2 ERegG).
- 3.5 Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege
- Beantragt ein Zugangsberechtigter Zugtrassen, welche die Schienenwege mehrerer Betreiber der Schienenwege betreffen, wird der Betreiber der Schienenwege, bei dem der

## Allgemeiner Teil (SNB-AT)

Antrag gestellt wurde, im Auftrag des Zugangsberechtigten bei den anderen betroffenen Betreibern der Schienenwege die Zugtrassen unverzüglich beantragen. Er wird darauf hinwirken, dass alle beteiligten Betreiber der Schienenwege über den Antrag unverzüglich entscheiden.

### 3.6 Rahmenverträge

Die City-Bahn Chemnitz GmbH bietet keine Rahmenverträge gemäß § 49 ERegG an.

### 3.7 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

Liegen bei der Netzfahrplanerstellung Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Zuweisungen vor, geht der Betreiber der Schienenwege im Rahmen des § 52 Abs. 3 ERegG mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vor:

a) Der Betreiber der Schienenwege nimmt Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zugleich auf. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen.

b) Der Betreiber der Schienenwege kann abweichend von Buchstabe a einzelnen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten Zugtrassen anbieten, die von den beantragten Zugtrassen abweichen. Er muss Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten aufnehmen, wenn bilaterale Verhandlungen nicht zum Erfolg geführt haben.

c) Kommt eine Einigung nicht zustande, greift das Verfahren nach § 52 Abs. 7 bis 9 ERegG

## 4 Nutzungsentgelt

### 4.1 Bemessungsgrundlage

Grundlage der Bemessung des Entgeltes für die Benutzung der Schienenwege und die Erbringung von Leistungen sind die Entgeltgrundsätze des Betreibers der Schienenwege.

### 4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge

Nach den Entgeltgrundsätzen des Betreibers der Schienenwege eingeräumte Entgeltnachlässe hat der Zugangsberechtigte auszugleichen, wenn und soweit die Voraussetzungen für ihre Gewährung nicht erfüllt werden. Dies gilt entsprechend für den Ausgleich von Aufschlägen durch den Betreiber der Schienenwege.

### 4.3 Umsatzsteuer

Die vom Zugangsberechtigten nach den Entgeltgrundsätzen des Betreibers der Schienenwege zu entrichtenden Entgelte werden zuzüglich der gesetzlichen Umsatzsteuer in der jeweils gültigen Höhe berechnet.

### 4.4 Zahlungsweise

Das zu entrichtende Entgelt hat der Zugangsberechtigte auf seine Kosten grundsätzlich binnen einer Woche nach Zugang der Rechnung auf ein von dem Betreiber der Schienenwege zu bestimmendes Konto zu überweisen. Der Betreiber der Schienenwege kann im Besonderen Teil seiner Schiennetz-Benutzungsbedingungen Regelungen über Abschlagszahlungen für bereits erbrachte Leistungen vorsehen.

## Allgemeiner Teil (SNB-AT)

### 4.5 Aufrechnungsbefugnis

Die Vertragspartner können gegen Forderungen des jeweils anderen Vertragspartners nur aufrechnen, wenn diese Forderungen unbestritten oder rechtskräftig festgestellt sind.

## 5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

### 5.1 Grundsätze

5.1.1 Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit, die den Besonderheiten bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur Rechnung trägt und negative Auswirkungen auf die andere Vertragspartei so gering wie möglich hält.

5.1.2 Zur Gewährleistung der Sicherheit und Effizienz bei der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur übermitteln sich die Vertragsparteien gegenseitig und unverzüglich alle notwendigen Informationen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf gefährliche Ereignisse.

5.1.3 Die Vertragsparteien benennen im Vertrag eine oder mehrere Personen bzw. Stellen, die befugt und in der Lage sind, binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen in deren Namen zu treffen.

### 5.2 Information zu einzelnen Zugfahrten

5.2.1 Der Betreiber der Schienenwege stellt sicher, dass der Vertragspartner zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:

a) den Zustand der benutzten Eisenbahninfrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und die sich auf den Zugverkehr des EVU auswirken können (z. B. Bauarbeiten, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Signaländerungen, Änderungen der technischen oder betrieblichen Eigenschaften des Fahrwegs),

b) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, soweit sie für weitere Dispositionen des Zugangsberechtigten von Bedeutung sein können,

c) die Position des Zuges (nur auf Anfrage),

d) Besonderheiten aufgrund von Großveranstaltungen.

5.2.2 Das EVU stellt sicher, dass der Betreiber der Schienenwege zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:

a) die Zusammensetzung des Zuges (z. B. Länge, Zugmasse, Veränderungen gegenüber der Trassenanmeldung),

b) etwaige Besonderheiten (z. B. Beförderung gefährlicher Güter gemäß GGVSEB/RID und deren Position im Zugverband, Lademaßüberschreitungen),

c) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere verspätungsrelevante Faktoren (z. B. eingeschränktes Bremsvermögen, Ausfall von Triebfahrzeugen)

d) Besonderheiten aufgrund von Großveranstaltungen.

## Allgemeiner Teil (SNB-AT)

### 5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung

- 5.3.1 Über besondere Vorkommnisse, namentlich über Abweichungen vom vereinbarten Fahr- oder Betriebsplan sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebsabwicklung) informieren sich der Betreiber der Schienenwege und das EVU gegenseitig und unverzüglich. Der Betreiber der Schienenwege unterrichtet das EVU umgehend über sich ergebende betriebliche Auswirkungen auf dessen Zugfahrten.
- 5.3.2 Die Vertragsparteien verpflichten sich, Störungen zu beseitigen. Die Beseitigung der Störung geschieht unverzüglich, es sei denn, eine unverzügliche Beseitigung ist unzumutbar.
- 5.3.3 Zur Beseitigung der Störung wendet der Betreiber der Schienenwege die Regelungen an, die bei ihm für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten. Diese Regelungen sind als Bestandteile der Schiennetz-Benutzungsbedingungen für das EVU verbindlich.
- 5.3.4 Zur Beseitigung der Störung kann der Betreiber der Schienenwege insbesondere Züge verlangsamt oder beschleunigt verkehren lassen, Züge umleiten oder die Benutzung einer anderen als der vereinbarten Eisenbahninfrastruktur vorsehen. Bei Störungen soll Zügen in entsprechender Anwendung der gesetzlichen Maßgaben für die Vergabe von Zugtrassen (§ 52 Abs. 7 ERegG) Vorrang eingeräumt werden.
- 5.3.5 Das EVU hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Eisenbahnfahrzeugen), unverzüglich zu beseitigen. Es hat insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass die Schienenwege nicht über das vertraglich vereinbarte Maß hinaus in Anspruch genommen werden (z. B. durch liegen gebliebene Züge). In jedem Falle ist auch der Betreiber der Schienenwege jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z. B. durch Abschleppen liegen gebliebener Züge). Zu diesem Zweck können dazu legitimierte Personale des Betreibers der Schienenwege – soweit möglich nach vorheriger Abstimmung mit den gemäß Punkt 5.1.3 benannten Personen bzw. Stellen – Fahrzeuge des EVU betreten, in den Führerräumen der Fahrzeuge unentgeltlich mitfahren und dem Personal des EVU Weisungen erteilen. Das Personal des EVU hat den Weisungen Folge zu leisten.
- 5.3.6 Der Betreiber der Schienenwege hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen, Weichenstörungen), unverzüglich zu beseitigen.

### 5.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis

Der Betreiber der Schienenwege hat auf seinem Betriebsgelände das Recht, sich jederzeit davon zu überzeugen, dass das EVU seinen vertraglichen Pflichten nachkommt. Soweit es zur Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Betriebes notwendig ist, können dazu legitimierte Personale des Betreibers der Schienenwege Fahrzeuge des EVU betreten und dem Personal des EVU Weisungen erteilen. Das Personal des EVU hat den Weisungen Folge zu leisten.

## Allgemeiner Teil (SNB-AT)

### 5.5 Mitfahrt im Führerraum

- 5.5.1 Der Betreiber der Schienenwege bzw. seine von ihm dazu legitimierten Personale dürfen, um sich vom ordnungsgemäßen Zustand der Eisenbahninfrastruktur überzeugen zu können, nach vorheriger Abstimmung mit den gemäß Punkt 5.1.3 benannten Personen bzw. Stellen in den Führerräumen der Fahrzeuge des EVU mitfahren.
- 5.5.2 Die Mitfahrt erfolgt unentgeltlich, sofern nicht das EVU ausdrücklich ein angemessenes Entgelt verlangt.

### 5.6 Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur

Der Betreiber der Schienenwege ist berechtigt, die Eisenbahninfrastruktur sowie die technischen und betrieblichen Standards für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur unter angemessener Berücksichtigung der Belange der Zugangsberechtigten zu verändern. Über geplante Änderungen informiert er die Zugangsberechtigten unverzüglich. Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

### 5.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

- 5.7.1 Der Betreiber der Schienenwege führt Instandhaltungs- und Baumaßnahmen im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren so durch, dass negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU so gering wie möglich gehalten werden.
- 5.7.2 Der Betreiber der Schienenwege nutzt grundsätzlich die im Netzfahrplan für Instandhaltungs- und Baumaßnahmen vorgehaltene Schienenwegkapazität. Etwaige Nutzungseinschränkungen von Schienenwegen aufgrund vorhersehbarer Instandhaltungs- und Baumaßnahmen ergeben sich aus dem Besonderen Teil der Schiennetz-Benutzungsbedingungen.
- 5.7.3 Der Betreiber der Schienenwege kann Instandhaltungs- und Baumaßnahmen, die aus Gründen der Sicherheit des Betriebes keinen Aufschub dulden, jederzeit durchführen. Er informiert das EVU über die Auswirkungen auf dessen Betriebsabwicklung unverzüglich (z. B. in Textform oder durch Veröffentlichung im Internet).
- 5.7.4 Für Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan aufgrund von Instandhaltungs- und Baumaßnahmen gilt Punkt 6.5.



## Allgemeiner Teil (SNB-AT)

### 6 Haftung

#### 6.1 Grundsatz

6.1.1 Jede Vertragspartei haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die Schiennetz- Benutzungsbedingungen (AT/BT) keine davon abweichenden Regelungen enthalten.

6.1.2 Die Vertragsparteien haften einander für mittelbare Schäden nur bei Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit sowie bei grobem Verschulden. Bei einfacher Fahrlässigkeit haften die Vertragsparteien einander für mittelbare Schäden nur bei Verletzung vertragswesentlicher Pflichten und nur für typischerweise vorhersehbare Schäden. Vertragswesentliche Pflichten sind Pflichten, deren Erfüllung die ordnungsgemäße Durchführung des Vertrags überhaupt erst ermöglicht und auf deren Einhaltung der Vertragspartner regelmäßig vertrauen darf. Im Übrigen besteht keine Haftung für mittelbare Schäden.

6.1.3 Im Verhältnis zwischen Betreiber der Schienenwege und EVU wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 10.000 Euro übersteigt; es gilt ferner nicht, wenn einem Beteiligten Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt oder wenn außer eigenen Sachschäden der Beteiligten auch Sachschäden Dritter oder Personenschäden zu ersetzen sind.

#### 6.2 Mitverschulden

§ 254 BGB und – im Rahmen seiner Voraussetzungen – § 13 HPfIG gelten entsprechend.

#### 6.3 Haftung der Mitarbeiter

Die Haftung der Mitarbeiter geht nicht weiter als die Haftung der Vertragsparteien. Die persönliche Haftung der Mitarbeiter gegenüber Dritten bleibt unberührt. Ein Rückgriff auf Mitarbeiter der jeweils haftenden Vertragspartei ist nur dieser selbst unter Zugrundelegung ihrer internen Grundsätze möglich.

#### 6.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher

Kann nicht festgestellt werden, wer einen Schaden beim Betreiber der Schienenwege oder bei Dritten verursacht hat, haften beide Vertragsparteien zu gleichen Teilen. Wenn weitere EVU die betreffenden Schienenwege mitbenutzen bzw. mitbenutzt haben, gilt folgende Regelung:

a) Weist ein EVU nach, dass es zur Entstehung des Schadens offensichtlich nicht beigetragen haben kann, ist es von der Haftung frei.

b) Im Übrigen wird der Schaden zunächst zu gleichen Teilen auf die Anzahl der insgesamt verbleibenden Beteiligten aufgeteilt.

c) Der hiernach auf die EVU insgesamt entfallende Anteil wird unter diesen sodann in dem Verhältnis aufgeteilt, welches sich aus dem Umfang der tatsächlichen Nutzung der Schienenwege in den letzten drei Monaten vor Schadenseintritt ergibt.

#### 6.5 Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan

Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan, die auch bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht vermieden werden konnten, liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen jeweils zu Lasten und Gefahr der im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartei, sofern zwischen den Parteien auf der Grundlage konkreter Regelungen im Besonderen Teil der Schiennetz-Benutzungsbedingungen nichts anderes

## Allgemeiner Teil (SNB-AT)

vereinbart ist. Die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit sowie gesetzlich vorgesehene Minderungsrechte bleiben hiervon unberührt.

### 7 Gefahren für die Umwelt

#### 7.1 Grundsatz

Das EVU ist verpflichtet, umweltgefährdende Einwirkungen zu unterlassen. Insbesondere darf ein Umschlag von umweltgefährdenden Gütern und Stoffen wie auch eine Betankung von Fahrzeugen nur an dafür vorgesehenen geeigneten Stellen erfolgen.

#### 7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen

Kommt es zu umweltgefährdenden Immissionen im Zusammenhang mit der Betriebsdurchführung des EVU oder gelangen wassergefährdende Stoffe aus den vom EVU verwendeten Betriebsmitteln in das Erdreich oder bestehen Explosions-, Brand- oder sonstige Gefahren, hat das EVU unverzüglich die nächste besetzte Betriebsstelle des Betreibers der Schienenwege zu verständigen. Diese Meldung lässt die Verantwortlichkeit des EVU für die sofortige Einleitung von Gegen- und Rettungsmaßnahmen (z. B. Benachrichtigung der nächsten Polizeibehörde, Feuerwehr usw.) unberührt. Macht die Gefahrensituation gemäß Satz 1 eine Räumung von Betriebsanlagen des Betreibers der Schienenwege notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.

#### 7.3 Bodenkontaminationen

Bei Bodenkontaminationen, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, veranlasst der Betreiber der Schienenwege die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen. Die Kosten der Sanierung trägt das verursachende EVU. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 6.4.

#### 7.4 Ausgleichspflicht zwischen Betreiber der Schienenwege und EVU

Ist der Betreiber der Schienenwege als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt das EVU die dem Betreiber der Schienenwege entstehenden Kosten. Hat der Betreiber der Schienenwege zur Verursachung des Schadens beigetragen, so hängt die Ersatzpflicht von den Umständen, insbesondere davon ab, wie weit der Schaden überwiegend von dem einen oder dem anderen verursacht worden ist. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 6.4.





# **Schiennetz - Benutzungsbedingungen der City-Bahn Chemnitz GmbH**

**Besonderer Teil (SNB-BT)**

**Netzfahrplan 2023**

**Stand 06.08.2021**

**Veröffentlicht 10.09.2021**

**Gültig ab 11.12.2022**

City-Bahn Chemnitz GmbH  
Bahnhofstraße 1  
D-09111 Chemnitz  
Tel. : +49 371 495 795 0  
Fax.: + 49 371 495 795 241  
Mail: [kontakt@city-bahn.de](mailto:kontakt@city-bahn.de)  
Homepage: [www.city-bahn.de](http://www.city-bahn.de)

## Besonderer Teil (SNB-BT)

### 1 Allgemeine Informationen

Es gelten die Schiennetz- Benutzungsbedingungen der City-Bahn Chemnitz GmbH (CBC) (SNB-AT) unter Beachtung der nachstehenden Bestimmungen.

#### 1.1 Veröffentlichung

Die Veröffentlichungen der SNB der City-Bahn Chemnitz GmbH erfolgen auf [www.city-bahn.de](http://www.city-bahn.de) im Internet. Eine Versendung der SNB auf dem Postweg erfolgt nur auf Anfrage im Ausnahmefall.

#### 1.2 Ansprechpartner

City-Bahn Chemnitz GmbH  
Bahnhofstraße 1  
D-09111 Chemnitz  
Tel.: +49 371 495 795 0  
Fax.: + 49 371 495 795 241  
Mail: [kontakt@city-bahn.de](mailto:kontakt@city-bahn.de)

### 2 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

Die City-Bahn Chemnitz GmbH betreibt die Eisenbahninfrastruktur der Strecke

#### **Stollberg (Sachs) – Abzweig Altchemnitz**

im Betriebsverfahren Zugleitbetrieb (FV-NE), Streckenklasse CM 4, elektrifiziert (750 V =).

Mitgeltende Dokumente:

[SNB Anhang 1 - Übersichtsplan Infrastruktur](#)

[SNB Anhang 2 - Beschreibung der Serviceeinrichtungen für Halte von Reisezügen](#)

Die Betriebsführung auf dieser Eisenbahninfrastruktur obliegt der Regio Infra Service Sachsen GmbH (RIS).

Die Regelungen zur Benutzung der Eisenbahninfrastruktur finden sich in den SNB-BT der RIS, veröffentlicht im Internet unter [www.ris-sachsen.eu](http://www.ris-sachsen.eu)

Weitere Kontaktdaten:

Regio Infra Service Sachsen GmbH  
Emilienstraße 45  
09131 Chemnitz  
Tel.: 0371 / 2709 55 0  
Fax: 0371 / 2709 55 10  
E-Mail: [info@ris-sachsen.eu](mailto:info@ris-sachsen.eu)  
Internet: [www.ris-sachsen.eu](http://www.ris-sachsen.eu)

## Besonderer Teil (SNB-BT)

### 3 Nutzungsentgelt

Die Entgeltlisten (Trassenpreiskatalog, Preisliste Abstell- und Rangiergleise, Preisliste Serviceeinrichtungen) in der jeweils gültigen Fassung sind auf der Homepage der City-Bahn Chemnitz GmbH unter [www.city-bahn.de](http://www.city-bahn.de) abrufbar.

Eine Versendung der Entgeltlisten auf dem Postweg erfolgt nur auf Anfrage im Ausnahmefall.

Mitgeltende Dokumente:

[SNB Anhang 3 - Verzeichnis der Entgelte für Serviceeinrichtungen](#)

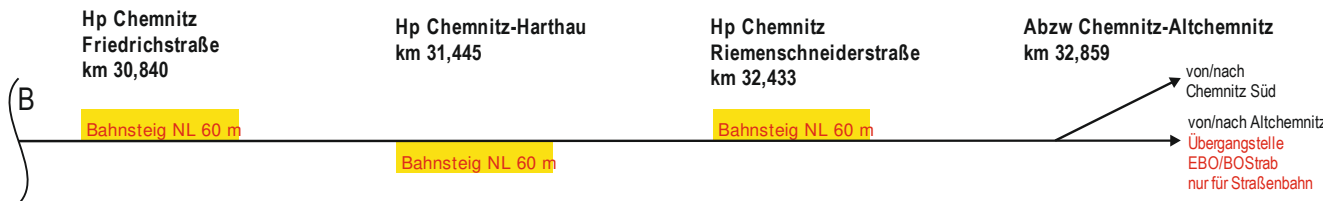
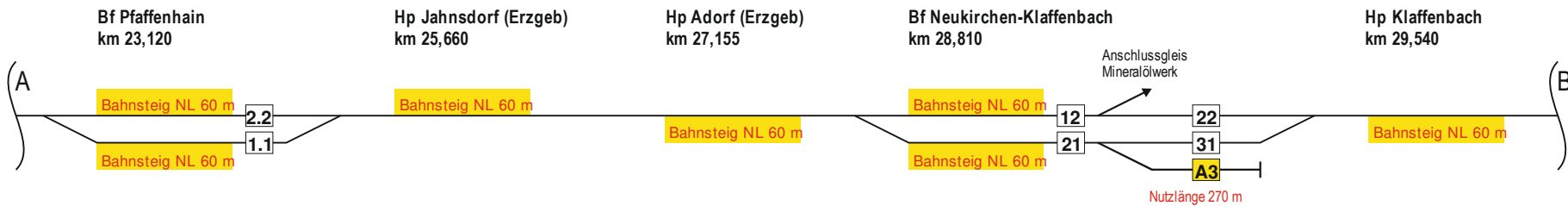
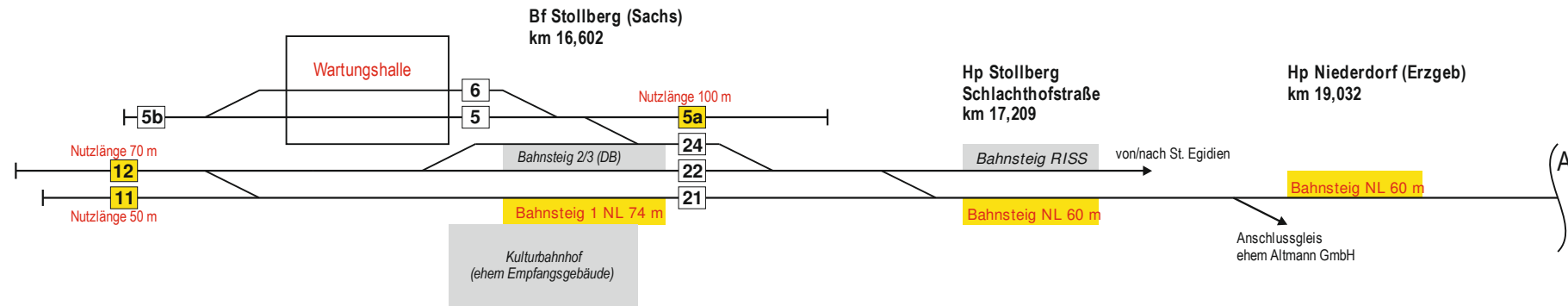
[SNB Anhang 4 - Trassenpreiskatalog](#)

### 4 Betriebsvorschriften


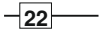
Die gültigen Betriebsvorschriften finden sich in den SNB-BT der RIS, veröffentlicht im Internet unter [www.ris-sachsen.eu](http://www.ris-sachsen.eu).

# Anhang 1 - Übersichtsplan Infrastruktur

Gültig ab 11.12.2022



**Legende:**

-  Serviceeinrichtung der CBC
-  Gleis mit Nummer

## Anhang 2

Gültig ab 11.12.2022

### Beschreibung Serviceeinrichtungen für Halte von Reisezügen

#### 1 Übersicht der Bahnhöfe und Haltepunkte:

- Bf. Stollberg (Sachsen)
- Hp Stollberg Schlachthofstraße
- Hp Niederdorf
- Bf. Pfaffenhain
- Hp Jahnsdorf
- Hp Adorf
- Bf. Neukirchen-Klaffenbach
- Hp Klaffenbach
- Hp Chemnitz-Friedrichstraße
- Hp Chemnitz-Harthau
- Hp Chemnitz-Riemenschneiderstraße

#### 2 Basisleistungen:

- betrieblich nutzbare Bahnsteiglänge: min. 60 m
- Fahrgastunterstand
- Beleuchtung
- Bahnhofsnamensschild
- Fahrplanaushang

Die CBC bringt an allen Personenbahnhöfen, die planmäßig von EVU bedient werden, einen Fahrplanaushang an. Dieser stellt die Abfahrts- und ggf. die Ankunftszeiten der EVU diskriminierungsfrei dar. Das EVU stellt der CBC die notwendigen Informationen rechtzeitig zur Verfügung (mindestens jedoch 4 Monate vor Fahrplanwechsel). Fahrplanabweichungen, zusätzliche Züge und Sonderzüge werden – bei rechtzeitiger Mitteilung durch das EVU (mindestens jedoch zwei Wochen vor dem Verkehrstag) – durch Sonderausgänge bekanntgegeben. Die CBC aktualisiert die Fahrplanaushänge folgendermaßen:

- zum Wechsel eines Netzfahrplanes am zweiten Samstag im Dezember
  - im Zuge eines Netzfahrplanwechsels bzw. einer Netzfahrplananpassung nach den Wintermonaten am zweiten Samstag im Juni
  - wünscht ein EVU eine zusätzliche Aktualisierung, so ist diese Leistung gesondert zu vereinbaren und zu vergüten. Dies gilt analog, falls das EVU die Daten zur Erstellung des Fahrplanaushanges verspätet der CBC zur Verfügung stellt.
- Informationsflächen für das EVU
  - Flächen für Fahrkartenautomaten und Entwerter
  - Abfallbehälter
  - Reinigung und Winterdienst

## Anhang 3

Gültig ab 11.12.2022

### Verzeichnis der Entgelte für Serviceeinrichtungen

#### 1 Stationspreise

- Die unten aufgeführten Stationspreise gelten zzgl. der jeweils gültigen Mehrwertsteuer.
- Sie verstehen sich als Preis für einen Zug.
- Der Zug ist über seine Zugnummer definiert.
- Die CBC erhebt einen Stationspreis für jeden ausfahrenden Zug, der einen Verkehrshalt hatte. Ein Verkehrshalt dient dem Ein- und/oder Aussteigen von Reisenden unabhängig davon, ob dies in Anspruch genommen wurde. Bei endenden Zügen wird auch der ein-fahrende Zug berechnet, es sei denn, er wendet unmittelbar auf einen ausfahrenden Zug.
- Jeder über die Bestellmenge hinausgehende Verkehrshalt wird dem EVU berechnet.

Preis pro Verkehrshalt **1,71 €**

#### 2 Rangier- und Abstellanlagen

- Die unten aufgeführten Preise gelten zzgl. der jeweils gültigen Mehrwertsteuer.

Bahnhof Neukirchen-Klaffenbach  
je Gleis (inkl. Anschlussweiche) **29,53 €/Tag**

Bahnhof Stollberg/Sachs  
Je Gleis (incl. Anschlussweiche) **29,53 €/Tag**

## Anhang 4

Gültig ab 11.12.2022

### Trassenpreiskatalog für die Strecke Chemnitz/Zwönitzbrücke – Stollberg

#### 1 Allgemeines

Das Trassenentgelt ist für alle Trassennutzungen zu entrichten und gilt für:

- Reisezüge mit Kraftstoff bzw. fossilen Brennstoffen
- Reisezüge mit elektr. Antrieb (750 V Gleichstrom)
- Güterzüge während der Verkehrszeiten der Reisezüge, Antrieb wie a

Einzelfahrende Lokomotiven werden wie Züge der entsprechenden Kategorie berechnet.

In den Trassenentgelten sind keine Kosten für weitere Personalstellung mit Ausnahme des Zugleiters enthalten; diese werden bei Bedarf nach erforderlichen Aufwand in Rechnung gestellt.

Die Nutzung von Serviceeinrichtungen wie Stationen und Abstellgleisen ist nicht Bestandteil des Trassenentgelts, die Nutzung erfolgt gemäß

- SNB Anhang 2 - Beschreibung der Serviceeinrichtungen für Halte von Reisezügen und
- SNB Anhang 3 - Verzeichnis der Entgelte für Serviceeinrichtungen

Das Trassenentgelt ist in Abhängigkeit von den gefahrenen Kilometern im Weiteren tabellarisch aufgeschlüsselt. Für die Entfernungen gilt die Entfernungstabelle.

Die im Folgenden aufgeführten Preise gelten nur während der Regelbetriebszeiten der Strecke.

#### 2 Leistungsumfang

Der Leistungsumfang erstreckt sich auf die für Zugfahrten im betriebsüblichen Umfang erforderlichen Gleise, einschließlich Kreuzungs-, Überholungsgleisen sowie einer Notfallbereitschaft bei Betriebsunregelmäßigkeiten, bei Zügen mit elektr. Antrieb das Bereitstellen der Fahrleitung.

Der Betriebsstrom für die Züge ist nicht Inhalt des Leistungsumfanges und wird separat vereinbart.

#### 3 Trassenentgelt

Das Trassenentgelt beträgt

**5,82 €/Zug-km,**

zzgl. der aktuell geltenden Mehrwertsteuer

#### 4 Zusatzbedingungen

Bleibt frei

#### 5 Abbestellung von Trassen

Bei Abbestellung von Trassen werden ab dem 59. Tag vor dem Verkehrstag für die Zugtrassen folgende Stornierungsentgelte berechnet:

## Anhang 4

Gültig ab 11.12.2022

### Trassenpreiskatalog für die Strecke Chemnitz/Zwönitzbrücke – Stollberg

59.-30.	Tag	vor dem Verkehrstag	10 % vom Trassenpreis
29.-15.	Tag	vor dem Verkehrstag	20 % vom Trassenpreis
14.-02.	Tag	vor dem Verkehrstag	40 % vom Trassenpreis
ab dem 1.	Tag	vor dem Verkehrstag	80 % vom Trassenpreis

Eine Abbestellung von Trassen bis zum 60. Tag vor dem Verkehrstag ist kostenfrei.

#### 6 Entfernungstabelle

Entfernungen analog Streckenkilometern

Haltepunkt	Strecken-km	Strecken-entf./HP	Streckenentf. Kum.
Bf. Stollberg	16,590	0,000	0,000
Hp Schlachthofstraße	17,210	0,620	0,620
Hp Niederdorf	18,979	1,769	2,389
Bf. Pfaffenhain	23,080	4,101	6,490
Hp Jahnsdorf	25,640	2,560	9,050
Hp Adorf	27,170	1,530	10,580
Hp Neukirchen-Klaffenbach	28,810	1,640	12,220
Hp Klaffenbach	29,550	0,740	12,960
Hp Chemnitz-Harthau	31,420	1,870	14,830
Hp Chemnitz-Riemenschneiderstr.	32,434	1,014	15,844
Chemnitz/Zwönitzbrücke-Ende CBC	32,932	0,498	16,342
<b>Gesamtentfernung in km</b>	<b>16,342</b>		

Haltepunkt	Strecken-km	Strecken-entf./HP	Streckenentf. Kum.
Chemnitz/Zwönitzbrücke-Ende CBC	32,932	0,000	0,000
Hp Chemnitz-Riemenschneiderstr.	32,434	0,498	0,498
Hp Chemnitz-Harthau	31,420	1,014	1,512



## Anhang 4

Gültig ab 11.12.2022

### Trassenpreiskatalog für die Strecke Chemnitz/Zwönitzbrücke – Stollberg

Hp Klaffenbach	29,550	1,870	3,382
Hp Neukirchen.Klaffenbach	28,810	0,740	4,122
Hp Adorf	27,170	1,640	5,762
Hp Jahnsdorf	25,640	1,530	7,292
Bf. Pfaffenhain	23,080	2,560	9,852
Hp Niederdorf	18,979	4,101	13,953
Hp Schlachthofstraße	17,210	1,769	15,722
Bahnhof Stollberg	16,590	0,620	16,342
<b>Gesamtentfernung in km</b>	<b>16,342</b>		

#### 7 Anpassung der Trassenentgelte

Dieser Trassenpreiskatalog beruht auf der langfristigen Kalkulation der City-Bahn Chemnitz GmbH zu Vollkosten für die Projektlaufzeit bis zum Jahr 2030.

Weiterhin verstehen sich die Preise unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Besetzungszeiten der Zugleiter Stollberg (durchgängig – ohne Betriebsruhe).

Die City-Bahn Chemnitz GmbH behält sich die Anpassung der Trassenentgelte vor. Durch die Herausgabe eines neuen Trassenpreiskatalogs verliert der derzeitige seine Gültigkeit.