



# Infrastrukturnutzungsbedingungen Besonderer Teil

Nutzungsbedingungen für  
die | das  
Serviceeinrichtungen | Schienennetz  
(NBS-BT) | (SNB-BT)

## Anlage V zum Grundsatz-Infrastruktur-Nutzungs-Vertrag



**Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH**  
Bahnhofplatz 5  
83684 Tegernsee

	NBS-BT	SNB-BT
Stand	11.12.2022 Version 9.0	11.12.2022 Version 9.0
Gültig ab	10.12.2023	10.12.2023

---

<b>1</b>	<b>Allgemeine Festlegungen und Abkürzungen</b>	<b>3</b>
1.1	Änderungshistorie	3
1.2	Allgemeines	3
1.3	Abkürzungen und Begriffsbestimmungen	3
<b>2</b>	<b>Infrastrukturbeschreibung und Zugangsbedingungen</b>	<b>4</b>
2.1	Übersicht	4
2.2	Streckendatenblatt	4
2.3	Stationsdatenblätter (Nutzung im Rahmen von Zugfahrten)	4
2.4	Netzzugangsrelevantes Regelwerk	4
2.5	Betrieblich technisches Regelwerk	5
<b>3</b>	<b>Entgeltgrundsätze</b>	<b>6</b>
3.1	Entgelte für die Nutzung des Schienenwegs (SNB)	6
3.2	Verfahren und Entgelte für Trassenbestellungen	8
3.2.1	Verfahren	8
3.2.2	Entgelte	9
3.2.3	Verfahren für die Stationsnutzung	10
3.3	Entgelte für die Nutzung von Verkehrsstationen im Rahmen von Zugfahrten (SNB)	11
3.4	Entgelte für die Nutzung von Verkehrsstationen außerhalb von Zugfahrten (NBS)	12
3.5	Entgelte für die Nutzung anderer Serviceeinrichtungen (NBS)	12
3.5.2	Abstellanlagen	13
3.5.3	Energieversorgung	13
3.6	Minderung von Entgelten, Anreizsystem	14
3.6.1	Minderung wegen nicht vertragsgemäßem Zustand der Infrastruktur	14
3.6.2	Verfahren bei angekündigten Baumaßnahmen	15
3.6.3	Anreizsystem zur Verringerung von Störungen (SNB)	16
3.6.4	Zuordnung von Verspätungsursachen	17
<b>4</b>	<b>Kapazitätszuweisung</b>	<b>18</b>
4.1	Kapazitätszuweisung in der Planung	18
4.2	Kapazitätszuweisung in der betrieblichen Durchführung (SNB)	18
4.3	Kapazitätszuweisung in der betrieblichen Durchführung (NBS)	18
<b>5</b>	<b>Schlussbestimmungen</b>	<b>19</b>

---

# 1 Allgemeine Festlegungen und Abkürzungen

## 1.1 Änderungshistorie

Version	Datum	Bemerkung
0.1-0.9	ohne	Entwürfe
1.0	07.10.2010	Fassung zur Stellungnahme der EVU gemäß EIBV§4(4) Hinweis: Bekanntmachung erfolgte am 08.10.2010
1.1-1.9	ohne	Entwürfe
2.0	09.11.2010	Fassung mit eingearbeiteten Stellungnahmen der EVU und zur Vorlage bei der Regulierungsbehörde gemäß AEG § 14d Satz 1 Nr.6. Hinweis: Die Regulierungsbehörde hat dieser Fassung nicht widersprochen.
3.0	21.10.2018	Inbetriebnahme neuer neuen Verkehrsstation.
4.0	30.11.2018	Anpassung der Entgelte 2018/2019
5.0	15.12.2019	Anpassung der Entgelte 2019/2020
6.0	13.12.2020	Anpassung der Entgelte 2020/2021
6.1.	21.10.2021	Anpassung an das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG)
7.0	12.12.2021	Anpassung der Entgelte 2021/2022
8.0	11.12.2022	Anpassung der Entgelte 2022/2023
9.0	10.12.2023	Anpassung der Entgelte 2023/2024

## 1.2 Allgemeines

- (1) Dieses Dokument umfasst den Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen zur Eisenbahninfrastruktur der Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH.
- (2) Die in der vollen Breite einer Seite gedruckten Bestimmungen gelten allgemein. Diese Bestimmungen werden allgemein als „Nutzungsbedingungen“ bezeichnet und betreffen dann NBS-BT und SNB-BT.
- (3) Die Bestimmungen  
auf der linken Hälfte einer Seite gelten nur für die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS-BT).  
auf der rechten Hälfte einer Seite gelten für die Nutzungsbedingungen für das Schienennetz (SNB-BT).
- (4) Teilweise sind ganze Abschnitte nur den NBS oder SNB zugeordnet. Dies ist in der Überschrift des jeweiligen Abschnitts in Klammern vermerkt.
- (5) Wenn für die Änderung von Nutzungsbedingungen NBS-AT bzw. SNB-AT unterschiedliche Fristen gelten, versucht die TBG diese zu synchronisieren. Grundsätzlich können NBS-AT und SNB-AT unabhängig voneinander unter Einhaltung der jeweiligen Fristen geändert werden.
- (6) Die Nutzungsbedingungen (Besonderer Teil) umfassen die Informationen gemäß ERegG.

## 1.3 Abkürzungen und Begriffsbestimmungen

- (1) Abkürzungen sind im Abkürzungsverzeichnis (Anlage I zum GINV) erläutert.

---

## 2 Infrastrukturbeschreibung und Zugangsbedingungen

### 2.1 Übersicht

Die Tegernsee-Bahn Betriebsgesellschaft mbH (TBG) ist Betreiber der Schienenwege für die Strecke 9560 Schaftlach – Tegernsee. Die Strecke ist regelspurig, eingleisig und nicht elektrifiziert, die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt 80 km/h.

Die TBG betreibt in Gmund und Tegernsee Serviceeinrichtungen (Abstellanlagen).

### 2.2 Streckendatenblatt

Die Infrastrukturbeschreibung liegt in einem gesonderten Dokument vor und enthält das Streckendatenblatt.

### 2.3 Stationsdatenblätter (Nutzung im Rahmen von Zugfahrten)

Die Infrastrukturbeschreibung liegt in einem gesonderten Dokument vor und enthält die Stationsdatenblätter.

### 2.4 Netzzugangsrelevantes Regelwerk

(1) Für den Zugang

zu den Serviceeinrichtungen

zum Schienennetz

ist das folgende Regelwerk relevant:

GINV

GINV

NBS-AT

SNB-AT

NBS-BT

SNB-BT

Infrastrukturbeschreibung

Infrastrukturbeschreibung

(2) Das für den Netzzugang relevante Regelwerk veröffentlicht die TBG im Internet auf ihrer Seite

<http://www.tegernsee-bahn.de/>

in der Rubrik „Infrastruktur“.

(3) Geplante und tatsächliche Änderungen des für den Netzzugang relevanten Regelwerks veröffentlicht die TBG im Internet auf ihrer Seite

<http://www.tegernsee-bahn.de/>

in der Rubrik „Infrastruktur“ und macht die Adresse im Bundesanzeiger bekannt. Es gelten die Fristen von ERegG § 19.

---

## **2.5 Betrieblich technisches Regelwerk**

- (1) Das betrieblich-technischen Regelwerk ist nicht Bestandteil der  
Nutzungsbedingungen der Serviceeinrichtungen (NBS) | Schienennetznutzungsbedingungen  
(SNB)  
sondern des GINV.

---

## 3 Entgeltgrundsätze

### 3.1 Entgelte für die Nutzung des Schienenwegs (SNB)

- (1) Das Trassenpreissystem (TPS) der TBG beruht auf einem einheitlichen Trassenpreiskatalog für den Personen- und für den Güterverkehr. Stations- und Anlagenpreise werden gesondert abgerechnet.
- (2) Der aktuelle Trassenpreiskatalog (Liste der Entgelte) ist gemäß ERegG nicht Bestandteil dieser SNB.
- (3) Der Trassenpreiskatalog wird an der unter 2.4 Abs.(2) genannten Stelle veröffentlicht.
- (4) Das TPS-TBG besteht aus einem einheitlichen Trassenpreis je Zugkilometer pro Produkt als Grundpreis, unabhängig der Zuglänge und Anzahl der Radsätze im Zugverband.

Takt-Trasse                    8,78 €

Dampf-Trasse                3,15 €

Lz/Lr-Trasse                5,41 €

Economy-Trasse            6,08 €

Express-Trasse             9,91 €

- (5) Der Grundpreis enthält die Grundkosten für die Bereithaltung der Infrastruktur und der Abwicklung der Zugfahrt. Im Grundpreis sind folgende Basisleistungen enthalten:
  - Trassenkonstruktion, Trassenangebot,
  - Erstellung des Fahrplans (im Netzfahrplan als Geschwindigkeitsheft und Fahrzeitenheft oder geschlossener Buchfahrplan, im Gelegenheitsverkehr als Fahrplananordnung mit Referenz auf den Ersatzfahrplan) einschließlich der Übermittlung (digital oder Fax) an den Besteller,
  - die Nutzung der für die Zugfahrten bereitgestellten Strecken-, Bahnhofs- bzw. Kreuzungsgleise; die Nutzung der Bahnsteige und Verkehrsstationen ist darin nicht enthalten,
  - Betriebsführung während der planmäßigen Betriebszeiten (siehe Abschnitt 2.2),
  - Gleisbelegung vor Abfahrt bzw. nach Ankunft eines Zuges im Anfangs- bzw. Endbahnhof bis maximal 30 Minuten.
- (6) Die Produkte sind im Folgenden beschrieben:
  - Express-Trasse: Die Express-Trasse ermöglicht die schnellstmögliche und direkte Anbindung an das Netz der DB Netz AG. Sie beinhaltet im Rahmen der betrieblichen Disposition höchste Priorität (siehe Abschnitt 4.2).

- 
- Takt-Trasse: Die Trasse für Taktverkehre und ins Netz eingebundene Verkehre. Taktverkehre liegen regelmäßig vor, wenn mindestens vier Zugpaare am Tag den gleichen Laufweg haben und/oder über die Betriebsprogramme zu einem Taktsystem miteinander verknüpft sind. Verkehre des bestellten SPNV sind typischerweise Taktverkehre.
  - Economy-Trasse: Die Trasse für Gelegenheitsverkehre. Diese Trasse wird im Netzfahrplan nicht angeboten.
  - Lz/Lr-Trasse: Die Trasse für Leer- und/oder Lokzüge. Diese Verkehre zeichnen sich regelmäßig durch eine geringe betriebliche Priorität aus. Es handelt sich um Überführungsfahrten von einzeln fahrenden Lokomotiven, Triebwagen und von Zügen ohne Fahrgäste.
  - Dampf-Trasse: Die Trasse für touristische Dampf-Sonderzüge. Diese Trasse wird im Netzfahrplan nicht angeboten. Diese Verkehre zeichnen sich regelmäßig dadurch aus, dass sie an einzelnen Tagen (zumeist an Wochenenden in den Sommermonaten) stattfinden. Diese Fahrten sind für die TBG mit geringem Aufwand verbunden und werden mit geringer betrieblicher Priorität durchgeführt.
- (7) Entgeltnachlässe gemäß § 38 ERegG sind nicht eingeräumt. Ein umweltbezogener Entgeltbestandteil ist nicht enthalten. Zeitbezogene Zu- oder Abschläge zur Kapazitätssteuerung sind ebenfalls nicht enthalten.
- (8) Anträge / Anmeldungen werden mit Formblatt gestellt. Das Formblatt wird an der unter 2.4 Abs.(2) genannten Stelle veröffentlicht.
- (9) Für jeden Änderungswunsch an einer festgelegten Zugtrasse wird eine gesonderte Bearbeitungsgebühr nach Entgeltliste erhoben.
- (10) Für jede Bestellung einer Trasse, die unter drei Stunden vor der geplanten Abfahrt eingeht, wird eine Bearbeitungsgebühr nach Entgeltliste erhoben.

---

## **3.2 Verfahren und Entgelte für Trassenbestellungen**

### **3.2.1 Verfahren**

- (1) Die Trassenbestellung erfolgt auf dem Formblatt „Trassenbestellung“. Das Formblatt ist nicht Bestandteil der SNB.
- (2) Voraussetzung für die Bearbeitung von Trassenbestellungen ist der Abschluss eines GINV zwischen der TBG und dem Zugangberechtigten.
- (3) Die Trassenbestellung bedeutet den Antrag auf Abschluss eines Einzelnutzungsvertrages gemäß GINV § 2 Abs. 2 und Abs. 3.
- (4) Pflichtinhalte sind
  - Angaben zum Besteller (Firmenname und Kundennummer),
  - Art des Antrages (Trassenbestellung, Trassenstudie, Preisanfrage),
  - Art der Zugfahrt (Reise- oder Güterzug),
  - Art des gewünschten Trassenprodukts (siehe Abschnitt 3.1 (6)),
  - Angaben zur Traktion (Baureihe/Art und Anzahl der Triebfahrzeuge),
  - Angaben zum Wagenzug (Anzahl der Wagen, Anzahl der Achsen, Wagenzuggewicht, Höchstgeschwindigkeit),
  - Angaben zum Zug (Bremsstellung, vorh. Brems Hundertstel),
  - Angaben zur Stationsnutzung im Rahmen der Zugfahrt (Verkehrs-/Betriebshalte und deren Länge bzw. gewünschte Zeiten),
  - Verkehrliche Angaben (Verkehrstagregelung, gewünschte Abfahrt-/Ankunftszeit),
  - Angaben zur Anlagennutzung (wenn Serviceeinrichtungen genutzt werden sollen).
- (5) Im Netzfahrplan können die verkehrlichen Angaben (gewünschte Fahrzeiten) auch tabellarisch an die TBG übergeben werden. Das Formblatt „Trassenbestellung“ ist dann für gleichartige Zugkonfigurationen (Triebfahrzeug, Wagenzug) jeweils nur einmal auszufüllen.
- (6) Die Bearbeitungsfristen sind in den SNB-AT geregelt.



---

### 3.2.2 Entgelte

(1) Angebotsentgelt

Die TBG erhebt ein Angebotsentgelt gemäß Entgeltliste. Das Angebotsentgelt wird je beantragter Zugtrasse erhoben. Unterschiedliche Verkehrszeiträume und Zugkonfigurationen werden dabei jeweils als eigene Zugtrasse behandelt. Das Angebotsentgelt wird mit Erstellung des Fahrplans fällig, die Rechnungsstellung erfolgt nach Durchführung der Fahrt, bei mehreren Fahrten nach der ersten Fahrt, bei Stornierungen nach der Stornierung. Das Angebotsentgelt wird mit dem Trassenentgelt verrechnet, wenn die Fahrt(en) tatsächlich durchgeführt werden. Das Angebotsentgelt wird mit dem Stornoentgelt verrechnet, wenn die Trasse storniert wird.

(2) Angebotsentgelt bei besonders kurzfristiger Bestellung

Eine besonders kurzfristige Bestellung liegt vor, wenn zwischen dem Eingang der Trassenbestellung und der durchzuführenden Fahrt weniger als drei Stunden liegen. Das Angebotsentgelt wird mit dem Trassenentgelt verrechnet, wenn die Fahrt(en) tatsächlich durchgeführt werden. Das Angebotsentgelt wird mit dem Stornoentgelt verrechnet, wenn die Trasse storniert wird.

(3) Trassenstudien

Für die Erstellung von Trassenstudien erhebt die TBG ein Entgelt gemäß Entgeltliste. Das Entgelt entspricht mindestens der Antragsgebühr und wird je Arbeitsstunde des Trassenmanagers fällig. Wird die Trassenstudie in eine Trassenbestellung umgesetzt, wird das Entgelt zur Erstellung der Studie mit dem Trassenentgelt verrechnet.

(4) Änderungsbestellungen

Bei einer Änderungsbestellung nach der Ausgabe des Trassenangebotes wird das Angebotsentgelt erneut fällig. Wird die geänderte Trasse durchgeführt, wird das Angebotsentgelt mit dem Trassenentgelt oder bei einer Stornierung mit dem Stornierungsentgelt verrechnet.

(5) Fremdkosten

Werden der TBG im Rahmen der Trassenkonstruktion Kosten von Dritten berechnet, werden diese dem Zugangsberechtigten in Rechnung gestellt. Das betrifft insbesondere

- Kosten, die im Rahmen von netzüberschreitenden Anträgen der TBG von anderen EIU in Rechnung gestellt werden.
- Gebühren für das Einholen von Genehmigungen.

Die TBG wird den Zugangsberechtigten im Rahmen der Bearbeitung auf das Anfallen der Fremdkosten hinweisen. Fremdkosten werden unabhängig von der Stornoregelung dem Zugangsberechtigten in Rechnung gestellt. Eine Verrechnung der Fremdkosten mit Gebühren der TBG erfolgt nicht.

- 
- (6) Stornoregelung nach Annahme eines Trassenangebotes  
Für die Stornierung einer Trasse nach der Annahme des Trassenangebotes durch den Zugangsberechtigten erhebt die TBG ein Entgelt gemäß der folgenden Regel:
- Bei der Stornierung wird mindestens das Angebotsentgelt fällig.
  - Abhängig vom Zeitpunkt der Stornierung wird zusätzlich ein Anteil des Trassenentgelts fällig:  
über 6 Monate vor dem ersten Verkehrstag: - keine -  
zwischen 2 und unter 6 Monaten vor dem ersten Verkehrstag: 25 %,  
zwischen 1 und unter 2 Monaten vor dem ersten Verkehrstag: 50 %,  
zwischen 2 Wochen und unter 1 Monat vor dem ersten Verkehrstag: 75 %,  
unter 2 Wochen vor dem ersten Verkehrstag: 85 %,  
Ausfall ohne explizite Stornierung: 85 %.
  - Bezieht sich die Stornierung auf mehrere Verkehrstage, wird das Entgelt nach der vorgenannten Regel für jeden einzelnen stornierten Verkehrstag fällig.
  - Außer in Fällen besonders kurzfristiger Trassenbestellungen erfolgt die Verrechnung des Stornoentgeltes mit Angebotsentgelt.

### 3.2.3 Verfahren für die Stationsnutzung

- (1) Eine Nutzung der Bahnsteige und Verkehrsstationen in Folge der Nutzung des Schienenwegs wird ein Entgelt nach Entgeltliste erhoben. Eine solche Nutzung liegt vor, wenn die Nutzung in direktem Zusammenhang mit einer Zugtrasse nach Abschnitt 3.1 erfolgt und bis zu 30 Minuten nach der Ankunft bzw. 30 Minuten vor der Abfahrt des Zuges. Für alle anderen Nutzungen gelten die Regelungen der NBS-BT.
- (2) Die Bestellung der Stationshalte von Zugfahrten erfolgt mit dem Formular zur Bestellung von Zugfahrten.
- (3) Für die Anträge auf Nutzung der Bahnsteige und Verkehrsstationen in Folge der Nutzung des Schienenwegs wird kein Entgelt erhoben.
- (4) Für die Stornierung der Nutzung der Bahnsteige und Verkehrsstationen in Folge der Nutzung des Schienenweges gelten die Regelungen gemäß Abschnitt 3.2.2 Abs. (6) und Abs. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden..**

---

### **3.3 Entgelte für die Nutzung von Verkehrsstationen im Rahmen von Zugfahrten (SNB)**

- (1) Das Stationspreissystem (SPS) der TBG beinhaltet einen einheitlichen Stationspreiskatalog für den Personenverkehr. Die Entgelte nach SPS unterscheiden sich nach der Nutzung in Folge der Nutzung des Schienenwegs und anderweitiger Nutzung.
- (2) Eine Nutzung der Bahnsteige und Verkehrsstationen in Folge der Nutzung des Schienenwegs liegt vor, wenn die Nutzung in direktem Zusammenhang mit einer Zugtrasse nach Abschnitt 3.1 erfolgt und bis zu 30 Minuten nach der Ankunft bzw. 30 Minuten vor der Abfahrt des Zuges. Für alle anderen Nutzungen gelten die Regelungen der NBS-BT.
- (3) Das Entgelt für die Nutzung fällt für die Ankunft an einer Station an. Am Startbahnhof einer Zugfahrt fällt das Entgelt auch für die Abfahrt von der Station an.
- (4) Der aktuelle Stationspreiskatalog (Liste der Entgelte) ist gemäß ERegG nicht Bestandteil dieser SNB.
- (5) Der Stationspreiskatalog wird an der unter 2.3 Abs. (2) genannten Stelle veröffentlicht.
- (6) Das SPS-TBG berücksichtigt die Kosten der Bereithaltung, Investition, Betrieb und Instandhaltung der Stationen.
- (7) Im Entgelt für die Nutzung der Bahnsteige und Stationen sind folgende Basisleistungen enthalten:
  - Nutzung der Station zum Fahrgastwechsel (bis zu 30 Minuten nach Ankunft bzw. 30 Minuten vor Abfahrt eines Zuges gemäß Abschnitt 3.1),
  - Im Netzfahrplan (zum Fahrplanwechsel im Dezember) Veröffentlichung des Stationshaltes im Abfahrplan der Station.
- (8) Die Entgelte sind gemäß § 23 ERegG kalkuliert. Entgeltnachlässe gemäß § 38 ERegG sind nicht eingeräumt. Ein umweltbezogener Entgeltbestandteil ist nicht enthalten. Zeitbezogene Zu- oder Abschläge zur Kapazitätssteuerung sind ebenfalls nicht enthalten.
- (9) Anträge / Anmeldungen erfolgen mit dem Formblatt nach 3.1 (8).
- (10) Für die Änderung von bereits vereinbarten Stationsnutzungen im Rahmen von Zugfahrten wird eine gesonderte Bearbeitungsgebühr nach Entgeltliste erhoben.

---

### **3.4 Entgelte für die Nutzung von Verkehrsstationen außerhalb von Zugfahrten (NBS)**

- (1) Eine Nutzung der Bahnsteige und Verkehrsstationen außerhalb der Nutzung des Schienenwegs liegt vor, wenn die Nutzung nicht gemäß Abschnitt 3.3 Abs. (2) erfolgt.
- (2) Das Entgelt fällt für die Nutzung der Verkehrsstation im Rahmen von Veranstaltungen an. Das sind:
  - Ausstellungszüge,
  - Veranstaltungen auf dem Bahnsteig,
  - Veranstaltungen im Empfangsgebäude.
- (3) Das Entgelt wird je Stunde der Nutzung berechnet. Die Höhe des Entgeltes ist in der Entgeltliste festgelegt.

### **3.5 Entgelte für die Nutzung anderer Serviceeinrichtungen (NBS)**

- (1) Die Anlagenpreise werden grundsätzlich für eine Nutzung über ein Fahrplanjahr berechnet.
- (2) Für kürzere Nutzungen wird ein Aufschlag wie folgt erhoben:
  - bei der Nutzung je Tag ein Aufschlag von 200 % auf den 365'ten Teil des Jahresentgeltes,
  - bei der Nutzung je Woche ein Aufschlag von 50 % auf den 52'ten Teil des Jahresentgeltes,
  - bei der Nutzung je Monat ein Aufschlag von 20 % auf den 12'ten Teil des Jahresentgeltes.
- (3) Übersteigt das Entgelt plus Zuschlag das Entgelt der nächst längeren Nutzungsdauer, wird das Entgelt gemäß der nächst höheren Nutzungsdauer gekappt.  
Beispiel: Das Entgelt für 10 Monate beträgt  $10 \times 1,2 / 12 = 1,0$ , ist also gleich hoch wie das Jahresentgelt. Als Entgelt für die Nutzung zwischen 10 und 12 Monaten wird also „nur“ das Jahresentgelt erhoben.
- (4) Wird eine Anlage von mehreren Zugangsberechtigten genutzt, wird die Nutzung zeitanteilig umgelegt.
- (5) Wird eine Anlage, die ein Zugangsberechtigter für ein ganzes Fahrplanjahr genutzt wird, von einem anderen Zugangsberechtigten unterjährig mitgenutzt, wird von letzterem das Entgelt gemäß (2) erhoben; der andere Nutzer erhält eine Ermäßigung um den gleichen Betrag.

---

### 3.5.2 Abstellanlagen

- (1) Die Entgelte für die Nutzung von Abstellgleisen setzen sich zusammen aus zwei Komponenten: das Entgelt für die Weichen, die zum Gleis führen und ein längenabhängiges Entgelt.
- (2) Das Entgelt für das Gleis wird beginnend von der ersten Weiche im Fahrweg nach folgendem Verfahren ermittelt:
  - a) der Weichenpreis wird zu gleichen Teilen auf die beiden Zweiggleise umgelegt,
  - b) in jedem Zweiggleis wird das so berechnete Entgelt zum Entgelt für die nächste Weiche addiert,
  - c) die Summe wird wieder zu gleichen Teilen auf die beiden Zweiggleise umgelegt. Schritte b) und c) werden bis zur letzten Weiche im Fahrweg wiederholt und dann wird,
  - d) zu dieser Summe das längenabhängige Entgelt addiert. So ergibt sich das Entgelt für das genutzte Gleis.
- (3) Die Ergebnisse des Verfahrens nach (2) sind in der Entgeltliste für alle Gleise der TBG aufgelistet.
- (4) Die Weichenentgelte unterscheiden nach ortsbedienten, stellwerksabhängigen und stellwerksbedienten Weichen.

### 3.5.3 Energieversorgung

- (1) Die Anlage zur Fremdstromversorgung steht ausschließlich vollständig zur Verfügung, eine einzelne Nutzung des Teilsystems Fremdstrom (400 V) oder des Teils Fremdstrom (220 V) ist nicht möglich. Es wird immer das Entgelt für die gesamte Anlage fällig. Für die Nutzung der Vorheizanlage von 1.000 V gilt eine gesonderte Abrechnung.

---

## **3.6 Minderung von Entgelten, Anreizsystem**

### **3.6.1 Minderung wegen nicht vertragsgemäßigem Zustand der Infrastruktur**

- (1) Die folgende Minderungsregel besteht unbeschadet gesetzlicher Ansprüche der Zugangberechtigten.
- (2) Die folgende Minderungsregel findet Anwendung, wenn

Serviceeinrichtungen aufgrund nicht vertragsgemäßem Zustand der Infrastruktur nicht oder verspätet zur Verfügung stehen.	Zugfahrten aufgrund nicht vertragsgemäßem Zustand der Infrastruktur nicht oder verspätet verkehren.
--	---
- (3) Die Tabelle im Abschnitt 3.6.4 gibt an, welche Ursachen als nicht Vertragsgemäßer Zustand der Infrastruktur gelten.
- (4) Die folgende Minderungsregel findet keine Anwendung, wenn sich Ausfall oder Verspätung aus einer angekündigten Baumaßnahme ergeben.

---

### 3.6.2 Verfahren bei angekündigten Baumaßnahmen

(1) Eine Baumaßnahme gilt als angekündigt, wenn

- die Maßnahme bereits im Netzfahrplan berücksichtigt ist,
- die Maßnahme

eine Nicht-Verfügbarkeit der Serviceeinrichtung

eine Vollsperrung der Strecke

von mehr als einer Woche zur Folge hat und die Zugangsberechtigten mindestens sechs Monate vor Beginn informiert wurden,

- die Maßnahme

eine Nicht-Verfügbarkeit der Serviceeinrichtung

eine Vollsperrung der Strecke

von mehr als 36 Stunden jedoch unter einer Woche zur Folge hat und die Zugangsberechtigten mindestens drei Monate vor Beginn informiert wurden,

- die Maßnahme den Ausfall vom mehr als 25 % der Zugfahrten der Zugangsberechtigten (jeder jeweils für sich allein) an einem einzelnen Kalendertag zur Folge hat und die Zugangsberechtigten mindestens zwei Monate vor Beginn informiert wurden,
  - die Maßnahme eine Verspätung von weniger als 10 % der Zugfahrten der Zugangsberechtigten (jeder jeweils für sich allein) um weniger als (jeweils) zehn Minuten an einem einzelnen Kalendertag zur Folge hat und die Zugangsberechtigten mindestens zwei Wochen vor Beginn informiert wurden,
- in allen übrigen Fällen die Zugangsberechtigten mindestens einen Monat vor Beginn informiert wurden.

(2) Gilt eine Baumaßnahme als angekündigt, besteht kein Minderungsanspruch aufgrund von nicht ordnungsgemäßigem Zustand der Infrastruktur.

(3) Wenn

Serviceeinrichtung aufgrund von angekündigten Baumaßnahmen nicht oder eingeschränkt verfügbar sind,

Zugfahrten aufgrund von angekündigten Baumaßnahmen nicht verkehren,

entfällt das Nutzungsentgelt, Stornogebühren fallen nicht an.

- (4) Ist im Rahmen von angekündigten Baumaßnahmen die Anpassung von Fahrplänen erforderlich, wird kein Entgelt für eine Änderungsbestellung erhoben.

---

### 3.6.3 Anreizsystem zur Verringerung von Störungen (SNB)

- (1) Aufgrund der einfachen Betriebsverhältnisse verzichtet die TBG grundsätzlich auf die regelmäßige Auswertung von Verspätungsursachen. Wird von einem Zugangsberechtigten oder der TBG die Anwendung einer Bonus-/Malusregelung verlangt, wird die Regelung für alle Zugangsberechtigten angewandt. Dazu wertet die TBG die Pünktlichkeit aller Zugfahrten aller Zugangsberechtigten aus. Bei erheblichen Verspätungen (größer sechs Minuten) wird dann die Zahlung einer Pönale nach dem unten genannten Verfahren fällig, wenn der Grund für die Verspätung im Verantwortungsbereich des anderen Vertragspartners liegt.
- (2) Für die Berechnung der Pönale werden Pönaleminuten ermittelt. Pönaleminuten sind die Verspätungsminuten an einer Messstelle, welche fünf Verspätungsminuten übersteigen. Messstelle ist für Fahrten
  - in Kilometrierungsrichtung der Bf Tegernsee, für Fahrten, die dort enden bzw. der Bfu Gmund, für Fahrten, die dort enden und
  - entgegen der Kilometrierungsrichtung der Bf Schafflach, für Fahrten, die auf die DB Netz AG übergehen bzw. der Bfu Gmund, für Fahrten, die dort enden.
- (3) Die Pönale beträgt je Pönaleminute 2 % des Trassennutzungsentgeltes der betroffenen Zugfahrt, höchstens jedoch 50 % Trassennutzungsentgeltes der betroffenen Zugfahrt.
- (4) Die Zuordnung von Verspätungsursachen erfolgt gemäß der Tabelle im Abschnitt 3.6.4.
- (5) Die Pönale ist je Zugangsberechtigtem auf jährlich 5 % der Gesamtsumme seiner Trassenentgelte begrenzt.
- (6) Bei der Anwendung dieses Absatzes verpflichten sich die Vertragspartner zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit.



### 3.6.4 Zuordnung von Verspätungsursachen

- (1) Verspätungsursachen werden für die Minderung gemäß Abschnitt 3.6.1 und das Anreizsystem gemäß Abschnitt 0 nach der folgenden Tabelle zugeordnet:

Ursache	Anreizsystem 0		Minderung 3.6.1
	TBG	Zugangsb.	TBG
Fahrplanerstellung / Trassenkonstruktion	X		
Fehldisposition	X		
Personal TBG	X		
Telekommunikationsanlagen	X		X
Bauwerke	X		X
Fahrbahn	X		X
Bahnübergangssicherungsanlagen	X		X
Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik	X		X
Mängellangsamfahrstellen	X		X
Nicht angekündigte Baumaßnahmen	X		X
Unregelmäßigkeit bei angekündigten Baumaßnahmen	X		X
Haltezeitüberschreitung / Fahrgastwechsel		X	
Antrag Zugangsberechtigter		X	
Ladearbeiten		X	
Unregelmäßigkeiten an der Ladung		X	
Personal Zugangsberechtigter		X	
Umlauf- / Einsatzplanung		X	
Unregelmäßigkeit an Wagen		X	
Unregelmäßigkeit an Triebfahrzeugen		X	

- (2) Die TBG übersendet die Information über die Zuordnung von Ursachen mit der nächsten Rechnung für die Infrastrukturnutzung. Die Verrechnung erfolgt mit der darauffolgenden Rechnung.
- (3) Falls der Zugangsberechtigte mit der von der TBG vorgenommenen Zuordnung von Ursachen nicht einverstanden ist, kann er binnen zwei Wochen nach Zugang der Information eine Änderung der Zuordnung unter Angabe von Gründen formlos per Fax beantragen. Die TBG entscheidet über den Antrag binnen 5 Arbeitstagen.

---

## **4 Kapazitätszuweisung**

### **4.1 Kapazitätszuweisung in der Planung**

Das Verfahren zur Kapazitätszuweisung in der Planung ist in den gesetzlichen Regelungen und im Allgemeinen Teil dieser Nutzungsbestimmungen abschließend geregelt.

### **4.2 Kapazitätszuweisung in der betrieblichen Durchführung (SNB)**

- (1) Bei Störungen im Betriebsablauf werden Züge in der folgenden Reihenfolge vorrangig behandelt:
  - e) Dringliche Hilfszüge der TBG oder Dritter im Auftrag der TBG,
  - f) Züge auf Express-Trassen,
  - g) Grenzüberschreitende Züge,
  - h) Züge auf Takt-Trassen,
  - i) Alle anderen Züge, außer solche auf Lz/Lr- oder Dampf-Trassen,
  - j) Züge auf Lz/Lr-Trassen,
  - k) Züge auf Dampf-Trassen.
- (2) Besteht der Konflikt zwischen gleichrangigen Zügen, so entscheidet die Länge des Laufweges. Der längste Laufweg hat die höchste Priorität. Bei netzüberschreitenden Trassen wird die Länge der gesamten Fahrt betrachtet.
- (3) Die TBG kann mit Zustimmung der Betriebsleitstelle eines Zugangsberechtigten dessen Fahrt auch mit geringerer Priorität durchführen.
- (4) Sind ausschließlich Züge eines einzelnen Zugangsberechtigten betroffen, werden die Wünsche der Betriebsleitstelle des betreffenden Zugangsberechtigten im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten berücksichtigt. Die Entscheidung darüber liegt bei der TBG.

### **4.3 Kapazitätszuweisung in der betrieblichen Durchführung (NBS)**

- (1) Es werden dieselben Regeln wie in der Planung angewandt.

---

## 5 Schlussbestimmungen

- (1) Sollten eine oder mehrere Bestimmungen dieser Nutzungsbedingungen unwirksam oder undurchführbar sein oder werden, so bleiben die übrigen Bestimmungen hiervon unberührt und in vollem Umfang wirksam. Das EIU wird in diesen Fällen die unwirksamen oder undurchführbaren Bestimmungen alsbald durch wirksame bzw. durchführbare Bestimmungen ersetzen, die dem ursprünglichen Sinn am nächsten kommt. Hierfür gelten grundsätzlich die Fristen des ERegG für die Änderung von Infrastrukturnutzungsbedingungen.
- (2) In den Fällen von Abs. (1), in denen (beispielsweise wegen Gefahr im Verzug) die Fristen nach dem ERegG für die Änderung von Infrastrukturnutzungsbedingungen unterschritten werden müssen, wählt das EIU in Abstimmung mit der Regulierungsbehörde ein geeignetes, zulässiges Vorgehen.