

Wettbewerbsprojekt Südthüringen-Unterfranken-Netz (SUN)

Anlage LB–1.7

Unterlagen der Thüringer Eisenbahn GmbH (ThE)

Quelle: Thüringer Eisenbahn GmbH (ThE), Stand 01/2025

Liste der Unterlagen

- Schienennetz-Nutzungsbedingungen Allgemeiner Teil (SNB-AT)
 - Schienennetz-Nutzungsbedingungen Besonderer Teil (SNB-BT)
 - Anlage Entgeltliste für den Netzfahrplan 2024/2025
 - Nutzungsbedingungen Serviceeinrichtungen Allgemeiner Teil (NBS-AT)
 - Nutzungsbedingungen Serviceeinrichtungen Besonderer Teil (NBS-BT)
 - Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) Teil B Strecke 111,
Eisfeld – Sonneberg [Thür] Hbf
(Enthalten sind bspw.:
 - Betriebliche Regelungen
 - VzG
 - Streckenklasse
 - Gleispläne
 - Mindestbremsleistung)
 - Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) Teil B Strecke 112,
Sonneberg [Thür] Hbf – Neuhaus a Rwg
(Enthalten sind bspw.:
 - Betriebliche Regelungen
 - VzG
 - Streckenklasse
 - Gleispläne
 - Mindestbremsleistung)
-

THÜRINGER EISENBAHN

GmbH
Binderslebener Landstraße 183
99092 Erfurt



Schiennetz-Nutzungsbedingungen
Allgemeiner Teil

SNB-AT

gültig ab 15. Dezember 2024

Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege – Allgemeiner Teil (SNB-AT)

Verzeichnis der Abkürzungen

1 Zweck und Geltungsbereich

2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

- 2.1 Infrastrukturnutzungsvertrag, Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung, Aufnahme des Betriebes, Zugangsberechtigung
- 2.2 Haftpflichtversicherung
- 2.3 Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnisse
- 2.4 Anforderungen an Fahrzeuge
- 2.5 Sicherheitsleistung

3 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

- 3.1 Allgemeines
- 3.2 Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen
- 3.3 Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung
- 3.4 Zuweisung von Zugtrassen im Gelegenheitsverkehr
- 3.5 Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege
- 3.6 Rahmenverträge
- 3.7 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

4 Nutzungsentgelt

- 4.1 Bemessungsgrundlagen
- 4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltmängel und Aufschläge
- 4.3 Umsatzsteuer
- 4.4 Zahlungsweise
- 4.5 Aufrechnungsbefugnis

5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

- 5.1 Grundsätze
- 5.2 Informationen zu einzelnen Zugfahrten
- 5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung
- 5.4 Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis
- 5.5 Mitfahrt im Führerraum
- 5.6 Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur
- 5.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

6 Haftung

- 6.1 Grundsatz
- 6.2 Mitverschulden
- 6.3 Haftung der Mitarbeiter

- 6.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadensverursacher
- 6.5 Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan

7 Gefahren für die Umwelt

- 7.1 Grundsatz
- 7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen
- 7.3 Bodenkontaminationen
- 7.4 Ausgleichspflicht zwischen Betreibern der Schienenwege und EVU

Verzeichnis der Abkürzungen

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BOA	Verordnung(en) über Bau und Betrieb von Anschlußbahnen
BT	Besonderer Teil
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBOA	Verordnung(en) über Bau und Betrieb von Anschlußbahnen
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
EIGV	Eisenbahn-Inbetriebnahmegenehmigungsverordnung
ESBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
HPfIG	Haftpflichtgesetz
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
SNB-AT	Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege - Allgemeiner Teil
TEIV	Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.

1 Zweck und Geltungsbereich

- 1.1 Die SNB-AT gewährleistet gegenüber jedem Zugangsberechtigten einheitlich
 - die diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und
 - die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen.
- 1.2 Die SNB-AT 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 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.
- 1.4 Die Bestimmungen betreffend Zugangsberechtigte und EVU gelten sinngemäß auch für Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, ohne EVU zu sein (Fahrzeughalter im Sinne des AEG).

2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

2.1 **Infrastrukturnutzungsvertrag, Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung, Aufnahme des Betriebes, Zugangsberechtigung**

- 2.1.1 Der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur des Betreibers der Schienenwege setzt den vorherigen Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrags voraus. Der Infrastrukturnutzungsvertrag hat jeweils eine Laufzeit von einer Netzfahrplanperiode und regelt die anzuwendenden Geschäftsbedingungen und die jeweiligen Nutzungsentgelte. Die Vereinbarung des Umfangs der Nutzung im Einzelnen (Trassen) erfolgt auf Grundlage von Einzelnutzungsverträgen und richtet sich nach Ziff. 3.
- 2.1.2 Bei Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrags (2.1.1) weist der Zugangsberechtigte durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass er im Besitz folgender behördlicher Genehmigungen ist:
 - einer Genehmigung zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne des § 6 Abs. 1 Nr. 1 AEG bzw. einer Genehmigung für die selbständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Fahrzeughalter im Sinne des § 6 Abs. 1 Nr. 2 AEG oder
 - einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen bzw. für die selbständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen und

- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder
- einer Sicherheitsbescheinigung aus einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union und einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG.

Soweit das EVU gemäß § 7a Abs. 1 Satz 2 AEG über keine Sicherheitsbescheinigung verfügen muss, weist es die Einhaltung der Voraussetzungen und das Vorliegen einer Genehmigung über die Aufnahme des Betriebs nach § 7f Abs. 1 Nr. 1 AEG nach. Die Zugangsberechtigung beschränkt sich in diesem Fall auf Verkehrsleistungen als Regionalbahn im Sinne von § 2 Abs. 8 und 9 AEG. Bei der vorstehenden Definition sind auch Anschlussbestellungen von Trassen bei der DB Netz AG zu berücksichtigen.

Zugangsberechtigte, die selbst kein EVU sind oder die vorstehenden Voraussetzungen nicht erfüllen, haben ein EVU zu benennen, in dessen Person die vorstehenden Voraussetzungen erfüllt sind.

- 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 der Zugangsberechtigte dem Betreiber der Schienenwege unverzüglich schriftlich mit.

2.2 Haftpflichtversicherung

Bei Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrags weist das EVU das Bestehen einer Haftpflichtversicherung im Sinne §§ 14ff. AEG nach. Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag zeigt es dem Betreiber der Schienenwege unverzüglich schriftlich an.

2.3 Anforderungen an das Personal, Orts- und Streckenkenntnisse

- 2.3.1 Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss die Anforderungen der für die jeweilige Eisenbahninfrastruktur geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO) erfüllen und die deutsche Sprache in dem für seine jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang 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 gemäß VDV-Schrift 753.
- 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 Fahrzeuge

- 2.4.1 Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung den Bestimmungen der für die jeweilige Eisenbahninfrastruktur geltenden 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 baulichen und betrieblichen Standards sowie den Steuerungs-, Sicherheits- und Kommunikationssystemen der benutzten Schienenwege kompatibel sein.
- 2.4.3 Das EVU bestätigt das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß Punkt 2.4.1 und 2.4.3 auf Verlangen des Betreibers der Schienenwege.

2.5 Sicherheitsleistung

- 2.5.1 Der Betreiber der Schienenwege macht die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von der Leitung einer angemessenen Sicherheit abhängig, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen.
- 2.5.2 Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten können insbesondere bestehen
- bei länger als einen Monat dauerndem Zahlungsverzug mit einem vollen Rechnungsbetrag bzw. mit einer vollen monatlich zu entrichtenden Zahlung,
 - bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgelts oder
 - bei Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens.
- 2.5.3 Angemessen sind monatliche Sicherheitsleistungen in Höhe eines in den kommenden drei Monaten durchschnittliche zu entrichtenden Monatsentgeltes. Lässt sich ein für die kommenden drei Monate durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgelt nicht ermitteln, ist auf Höhe des in den vergangenen drei Monaten zu entrichtenden Monatsentgeltes abzustellen.

- 2.5.4 Die Sicherheitsleistung kann gemäß § 232 BGB oder durch Bankbürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vorausklage) erbracht werden.
- 2.5.5 Kommt das EVU dem nach Maßgabe von 2.5.1 bis 2.5.4 in Textform geäußerten Verlangen nach Sicherheitsleistung nicht innerhalb von 10 Tagen nach, ist der Betreiber der Schienenwege ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheitsleistung erbracht worden ist.
- 2.5.6 Der Zugangsberechtigte kann die Sicherheitsleistung durch monatliche Vorauszahlung des zu entrichtenden Entgeltes abwenden.

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 Schienennetz-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 Vereinbarung 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 Schienennetz-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 Abweichend von Punkt 3.2.3 Satz 1 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 den EVU erst nach Ablauf oder bis zu zwei Tagen 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.

3.3.4 Nach Ablauf der Frist zur Stellungnahme gemäß Punkt 3.3.3 ergreift der Betreiber der Schienenwege innerhalb von einer Woche eine geeignete Maßnahme, 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 Antrages 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 unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von fünf Arbeitstagen ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach § 20 Abs. 1 ERegG ab oder teilt die Ablehnung des Antrages mit. Die Ablehnung ist zu begründen.
- 3.4.3 Von der Frist gemäß Punkt 3.4.2 Satz 1 kann der Betreiber der Schienenwege in Fällen besonders aufwendiger Bearbeitung abweichen. Fälle, die einer besonders aufwendigen Bearbeitung bedürfen, sind:
- a) Zugfahrten, die besondere Sicherheitsmaßnahmen erfordern (z. B. Beförderung besonders gefährlicher Güter wie etwa Stoffe der Klasse 7 RID),
 - b) außergewöhnliche Transporte (z. B. Fahrten mit Lademaßüberschreitungen),
 - c) Probefahrten (Versuchszüge),
 - d) Fahrten mit Nebenfahrzeugen.

Die Frist für die Entscheidung über einen solchen Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen beträgt maximal vier Wochen, sofern in den Schienennetz-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 Antrages 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 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, 55 Abs. 1 ERegG im Gelegenheitsverkehr gilt als angenommen, wenn dem Betreiber der Schienenwege nicht innerhalb von fünf Arbeitstagen eine Ablehnung oder eine Mitteilung über die Erforderlichkeit einer besonders aufwendigen Bearbeitung zugeht.

3.5 Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege

Beantragt ein Zugangsberechtigter Zugtrassen, welche die Schienenwege mehrerer Betreiber der Schienenwege betreffen, wird der Zugangsberechtigte bei allen betroffenen Betreibern der Schienenwege die Zugtrassen beantragen. Der Betreiber, in dessen Netz oder von dessen Netz eine Zugtrasse übergeht, wird unverzüglich mit dem übergebenden bzw. übernehmenden Netzbetreiber eine Abstimmung vornehmen.

3.6 Rahmenverträge

Der Betreiber der Schienenwege bietet keine Rahmenverträge gemäß § 49 ERegG an.

3.7 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

Liegen bei der Netzfahrplanerstellung Anträge über gleichzeitige, miteinander nicht vereinbarende Zuweisungen vor, geht der Betreiber der Schienenwege im Rahmen des 3 § 52 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. Werden in den Verhandlungen Lösungen gefunden, werden diese vom Betreiber der Schienenwege dokumentiert.
- b) Der Betreiber der Schienenwege kann zur Lösung von Konflikten 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 zweiseitige 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 Bemessungsgrundlagen

Grundlage der Bemessung des Entgeltes für die Benutzung der Schienenwege und die Erbringung von Leistungen sind die im Besonderen Teil dieser Nutzungsbedingungen enthaltenen Entgeltgrundsätze des Betreibers der Schienenwege. Die Liste der Entgelte ist Bestandteil des Besonderen Teils der Nutzungsbedingungen.

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 Entgeltsätzen 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 Schienennetz-Benutzungsbedingungen Regelungen über Abschlagszahlungen für bereits erbrachte Leistungen vorsehen.

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 Person(en) bzw. Stelle(n), die befugt und in der Lage ist (sind), binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen in deren Namen zu treffen.

5.2 Informationen zu einzelnen Zugfahrten

- 5.2.1 Der Betreiber der Schienenwege stellt sicher, dass der Zugangsberechtigte / das EVU 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).

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).

5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung

5.3.1 Über besondere Vorkommnisse, namentlich über Abweichungen vom vereinbarten Fahr- und Betriebsplan sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebsabwicklung) informieren sich der Betreiber der Schienenwege und 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 Schienennetz-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 (§ 9 Abs. 4 EIBV) 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 zu Sorge zu tragen, dass die Schienenwege nicht über das vertraglich vereinbarte Maß hinaus in Anspruch genommen werden (z. B. durch liegengebliebene Züge). In jedem Fall 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).

5.3.6 Der Betreiber der Schienenwege hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Steuerungs-, Sicherheits- 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.

5.5 Mitfahrt im Führerraum

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. Die Mitfahrt erfolgt unentgeltlich.

5.5 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. Etwasige Nutzungseinschränkungen von Schienenwegen aufgrund vorhersehbarer Instandhaltungs- und Baumaßnahmen ergeben sich aus dem Besonderen Teil der Schienennetz- Benutzungsbedingungen. Für Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan gilt Punkt 6.5.

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 Veröffentlichungen im Internet).

6 Haftung

6.1 Grundsatz

- 6.1.1 Jeder Vertragspartner haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die Schienennetz- Benutzungsbedingungen (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. 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 Schadensverursacher

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 konnte, 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 von Regelungen im Besonderen Teil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen nichts anderes 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 im Innenverhältnis nach Punkt 6.4.

7.4 Ausgleichspflicht zwischen Betreibern 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 anderen verursacht worden ist. Ist ein Verursacher nicht feststellbar, bestimmt sich die Haftung nach Punkt 6.4.

THÜRINGER EISENBAHN

GmbH
Binderslebener Landstraße 183
99092 Erfurt



Schienennetz-Nutzungsbedingungen Besonderer Teil

SNB-BT

gültig ab 15. Dezember 2024

1. Allgemeine Informationen

Es gelten die Schienennetznutzungsbedingungen der Thüringer Eisenbahn – Allgemeiner Teil (SNB-AT) unter Beachtung der nachstehenden Bestimmungen.

1.1 Veröffentlichungen

Die Veröffentlichungen der SNB der Thüringer Eisenbahn GmbH erfolgen auf der Internet-Seite www.thueringer-eisenbahn.de.

1.2 Ansprechpartner

Thüringer Eisenbahn GmbH

Peter Raulfs

Betriebsleitung

Binderslebener Landstraße 183

99092 Erfurt

Tel. 0361 / 541 571-0

Fax 0361 / 541 571-24

peter.raulfs@thueringer-eisenbahn.de

2. Grundzüge des Trassenpreissystems

Die Trassenentgelte sind gemäß der Vorgaben des § 32 Abs. 1, 2 ERegG kalkuliert.

Maßstab für die Berechnung der Entgelte der Thüringer Eisenbahn GmbH sind somit die auf die Leistungserbringung entfallenden Vollkosten des Unternehmens abzüglich der erhaltenen Zuschüsse zuzüglich einer angemessenen Rendite auf das eingesetzte Kapital. Die ermittelte Summe der berücksichtigungsfähigen Kosten zzgl. Rendite wird im Wege einer Divisionskalkulation nach dem zu erwartenden Regelvolumen der Leistungen auf die Leistungen des Mindestzugangspakets verrechnet.

Bei den Trassenentgelten findet eine Differenzierung der Grundpreise je Zugkilometer nach SPNV, SPFV, Museums-, Nostalgie-, Touristik- und Charterverkehren und SGV statt, die sich an der unterschiedlichen Tragfähigkeit dieser Segmente orientiert.

Innerhalb des SPNV wird anhand der Markttragfähigkeit zwischen zwei Segmenten unterschieden. Für das Segment der Verkehr, die sich hinsichtlich der Taktung innerhalb der im Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2018-2022 auf den jeweiligen Relationen vorgesehenen Umfang bewegt, ist von einer höheren Markttragfähigkeit aufgrund der Bereitschaft des Bestellers zur Abdeckung einer Grundversorgung auszugehen. Für ergänzende Verkehre, die insbesondere zur Verbesserung der Auslastung der Infrastruktur zu Schwerpunktzeiten denkbar erscheinen (insb. Verbesserung des Angebots für Berufspendler) ist die Markttragfähigkeit derzeit als eher gering einzustufen, was sich auch darin gezeigt hat, dass der eigenwirtschaftlich betriebene Versuch einer Taktverdichtung durch ein privates EVU im Frühjahr 2018 nicht fortgeführt werden konnte. Für dieses Segment, das derzeit

damit absehbar nicht besetzt ist, wird daher entsprechend der Vorgabe des § 36 Abs. 3 S. 3 ERegG ein Grenzkostenpreis angesetzt. Sollte es zur Verstetigung zusätzlicher Verkehre kommen, wird für kommende Netzfahrplanperioden eine Neuzuschneidung der getroffenen Entgeltabgrenzung überprüft werden.

Für den SPNV werden die Lok- und Leerfahrten aufgrund des geringeren Fahrzeug- bzw. Zuggewichts und des erwartbar geringen Aufkommens mit einem Grenzkostenpreis versehen.

Für das Segment SPFV, in dem derzeit keine Verkehre stattfinden, wird entsprechend der Vorgabe des § 36 Abs. 3 S. 3 ERegG für Lastfahrten ein Grenzkostenpreis erhoben.

Das Segment der Museums-, Nostalgie-, Touristik- und Charterverkehre wird wie folgt definiert:

1. Bereich Touristik- und Charter: Fahrten die zu einem bestimmten, für alle Teilnehmer gleichen und gemeinsam verfolgten Zweck angeboten werden. Zwischenhalte dienen nur entweder dem Einstieg oder dem Ausstieg von Reisenden oder erfolgen aufgrund von Lokführererholungshalt oder Personalwechsel. Eine Relation in diesem Segment darf maximal 30 Mal in der Netzfahrplanperiode durch einen Zugangsberechtigten bedient werden. Bei häufigerer Bedienung erfolgt eine nachträgliche Eingruppierung in einer der Segmente R1-R3 und ggf. eine Nacherhebung von Entgelten.
2. Bereich Museum und Nostalgie: Fahrten mit historischen Fahrzeugen.

Weil in diesem Segment derzeit nur unregelmäßig Verkehre stattfinden, wird für Lastfahrten entsprechend der Vorgabe des § 36 Abs. 3 S. 3 ERegG ein einheitlicher Grenzkostenpreis erhoben.

Beim SGV erfolgt eine Differenzierung in zwei Segmente nach dem Zuggesamtgewicht. Für einzeln fahrende Triebfahrzeuge gilt hier aufgrund des vergleichsweise geringen Gewichts und geringer Länge ein ermäßigter Preis.

Knappheitsaufschläge wurden nicht berücksichtigt, da Knappheit im eigentlichen Sinn, also wegen des Verhältnisses von Angebotskapazität und Nachfragevolumen, im vorliegenden Fall nicht bestimmend ist. Vielmehr sind die technisch-betrieblichen Grenzen des zeitlich freien Netzzugangs, bedingt durch dieingleisigkeit der Strecken, als reale Beschränkungen des Zugangs maßgeblich.

Es findet keine explizite Unterscheidung von Regelverkehren und Gelegenheitsverkehren statt. Die Trassenentgelte sind jeweils gleich hoch, weil sowohl die Folgekosten als auch die Kostentragfähigkeit am Markt davon nicht berührt werden.

Es gelten folgende Trassenpreiskategorien:

Segment	Bezeichnung	Verkehrsart	Für Züge	Leistungsmerkmale
R 1	Standardleistung im SPNV	SPNV	Reisezüge	Schienerpersonennahverkehr (Lastfahrten) innerhalb des im Nahverkehrsplan für den Schienerpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2018-2022
R 3	Schiener-personenfernverkehr (Lastfahrten)	SPFV	Reisezüge	Schienerpersonfernverkehr (Lastfahrten)
R 4	Museums-, Nostalgie-, Touristik- und Charterverkehre	SPV	Personenzüge	Lastfahrten im SPV, die entweder 1. zu einem bestimmten, für alle Teilnehmer gleichen und gemeinsam verfolgten Zweck angeboten werden. Zwischenhalte dienen nur entweder dem Einstieg oder dem Ausstieg von Reisenden oder erfolgen aufgrund von Lokführererholungshalt oder Personalwechsel. Eine Relation in diesem Segment darf maximal 30 Mal in der Netzfahrplanperiode durch einen Zugangsberechtigten bedient werden. Bei häufigerer Bedienung erfolgt eine nachträgliche Eingruppierung in einer der Segmente R1-R3 und ggf. eine Nacherhebung von Entgelten. 2. oder mit historischen Fahrzeugen erfolgen.
L 1	Lokfahrt (SGV)	SGV	Lokfahrten	Einzeln fahrende Triebfahrzeuge im Zusammenhang mit Schienengüterverkehrsdiensten
L 2	Leer-/Lokfahrt (SPV)	SPNV/SPFV/SPV	Lok- und Leerfahrten	Einzeln fahrende Triebfahrzeuge und Leerfahrten im Zusammenhang mit Schienerpersonverkehrsdiensten
G 1	Standardzüge	SGV	Güterzüge	Güterzüge < 1.000 t Gesamtgewicht
G 2	Schwere Züge	SGV	Güterzüge	Güterzüge ≥ 1.000 t Gesamtgewicht

Die gültigen Trassenpreise sind dem Verzeichnis der Trassenentgelte zu entnehmen, welches diesem Dokument als Anlage beigelegt ist.

Der Gesamtpreis einer Trasse errechnet sich nach dem Entgelt je km für die Trassenpreiskategorie der betreffenden Strecke mal die zurückgelegte Entfernung gemäß den Angaben der Entfernungstabelle nach Ziffer 8.

Die Trassenpreise umfassen das Mindestzugangspaket gemäß Anlage 2 ERegG Nr. 1 sowie:

- Verteilung der Fahrplanunterlagen per elektronischer Post oder Fax an einen vom EVU zu benennenden Verteiler;
- Nutzung der Bahnhofsgleise im Anfangs- bzw. Endbahnhof von 30 Minuten vor Abfahrt und 30 Minuten nach Ankunft eines Zuges;
- Betriebsführung während der planmäßigen Streckenöffnungszeiten (s. Punkt 3).

Die Entgelte für Nebenleistungen, insbesondere administrativer Art, sind nach dem dafür maßgeblichen Zeitbedarf bestimmt.

Die Entgelte für Zusatzleistungen sind a) nach den durchschnittlichen Kosten und Aufwendungen für die Vorhaltung und den Betrieb der dafür benötigten Anlagen und b) nach dem dafür maßgeblichen Zeitbedarf bestimmt.

Entgeltnachlässe gemäß § 38 Abs. 3 ERegG zur Förderung der **Benutzung von Strecken mit niedrigem Ausnutzungsgrad** werden eingeräumt, soweit hierfür im Verzeichnis der Trassenentgelte Streckenabschnitte aufgeführt sind.

Zur Förderung der Entwicklung neuer Eisenbahnverkehre gewährt die Thüringer Eisenbahn GmbH den Zugangsberechtigten zeitlich begrenzte Nachlässe in Form eines prozentualen Abschlags auf das reguläre Nutzungsentgelt (**Neuverkehrsnachlass**). Anreizbezogene Zu- und Abschläge werden dabei nicht berücksichtigt.

Der Neuverkehrsnachlass beträgt 30% des regulären Nutzungsentgeltes und wird längstens für die ersten 24 Monate ab der Betriebsaufnahme gewährt.

Zur Erlangung des Nachlasses muss der Zugangsberechtigte spätestens mit Anmeldung der Zugtrasse einen Antrag bei der Thüringer Eisenbahn GmbH für den Rabatt stellen.

Damit es sich um einen Neuverkehr handelt, muss der Zugangsberechtigte schriftlich darlegen, dass es sich um einen im intermodalen Wettbewerb für die Schiene neu gewonnenen oder vollständig neuen Verkehr handelt, der mit einer Mindestanzahl von 10 Zugtrassen innerhalb von 12 Monaten ab Betriebsaufnahme verkehrt.

Kein neuer Eisenbahnverkehr zur Erlangung eines Neuverkehrsnachlasses liegt vor, wenn der entsprechende Verkehr vor Anmeldung der Zugtrassen, für die der Rabatt gewährt werden soll, bereits stattgefunden hat, also insbesondere wenn:

- der Laufweg verlagert wird;
- eine Verlängerung bestehender Laufwege erfolgt hinsichtlich der Teilstrecke, die bereits vorher befahren wurde;
- eine Verkürzung bestehender Laufwege erfolgt;
- es sich um Leer- und Lokfahrten handelt, die keine notwendige Folge einer Zugtrasse sind, für die der Entgeltnachlass zur Förderung von Neuverkehren gewährt wird;
- ein Mengentausch zwischen unterschiedlichen Zugangsberechtigten (intramodale Gewinnung) erfolgt.

Unschädlich für die Gewährung des Neuverkehrsnachlasses ist es, wenn der entsprechende Verkehr in den vergangenen zwölf Monaten weniger als drei Monate in Folge stattgefunden hat oder die letzte Durchführung des entsprechenden Verkehrs zum Zeitpunkt der Verkehrsaufnahme, für die der Nachlass begehrt wird, sechs Monate oder länger zurückliegt.

3. Streckenöffnungszeiten

Die Anmeldungen von Kapazitäten zum Netzfahrplan unterliegen keinen zeitlichen Restriktionen. Auf Grundlage der zum Netzfahrplan angemeldeten und zugewiesenen Kapazitäten werden für jede Strecke Streckenöffnungszeiten festgelegt; sie werden jeweils für den gültigen Netzfahrplan veröffentlicht und können auf der Internetseite www.thueringer-eisenbahn.de eingesehen werden.

Für Bestellungen von Gelegenheitsverkehren außerhalb dieser Zeiten und daraus folgender zusätzlicher Besetzung von Dienstposten wird ein zeitabhängiger Zuschlag, multipliziert mit der Anzahl der betroffenen Dienstposten, erhoben. Dies gilt auch bei Bestellung zusätzlicher Besetzungszeiten für Rangierleistungen.

Der Zuschlag pro Stunde und Dienstposten ist in der Entgeltliste ausgewiesen.

4. Stornierung und Änderung von Trassenbestellungen

Die Stornierung und Änderung von verbindlichen Trassenbestellungen ist jederzeit vor Beginn der Zugfahrt möglich. In diesem Fall wird gemäß einer zeitlichen Staffelung abhängig vom Zeitpunkt der Abbestellung ein Teil des Trassenentgelts berechnet. Der in jedem Stornierungsfall berechnete Teil orientiert sich an dem Anteil der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs für die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen anfallen.

Das Stornierungsentgelt bei einer Stornierung weniger als 90 Tage vor Abfahrt wird abgeleitet aus dem Entgelt der stornierten Trasse und dem Zeitpunkt der Stornierung. Mit dem erhöhten Stornierungsentgelt werden Anreize gesetzt, zugewiesene Kapazität frühzeitig freizugeben. Gleichzeitig wird der aufgrund der Stornierung ersparte Anteil der unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs bei der Ermittlung des erhöhten Stornierungsentgelts abgezogen.

Sofern im Falle von Verspätungen die per Fahrplan zugewiesene Zugtrasse nicht genutzt wird, kann eine spätere zeitliche Lage nach Maßgabe der Trassenverfügbarkeit und Streckenöffnungszeit genutzt werden. Der Fahrplan gilt dabei an dem bzw. an den auf dem Fahrplan angegebenen Verkehrstag bzw. Verkehrstagen sowie bis 4:00 Uhr des Folgetages. Außerhalb dieser Zeit ist die Neuzuweisung einer Trasse erforderlich.

Im Falle der dauerhaften oder zeitweiligen Änderung einer Regeltrasse wird ein Bearbeitungsentgelt erhoben.

Änderungen einer Trasse des Gelegenheitsverkehrs gelten als Stornierung.

Die nachstehenden Regelungen gelten für alle Arten von Zugfahrten.

Art und Zeitpunkt der Änderung	Entgelt für den Bearbeitungsaufwand der Änderung	Stornoentgelt der bestellten und später stornierten Trasse; Anteil [%] vom gültigen Trassenpreis
Änderung einer Regeltrasse ohne Stornierung	180 EUR je Trasse	0
Änderung einer Regeltrasse ohne Stornierung an einzelnen Verkehrstagen ohne Stornierung	40 EUR je Fahrplananordnung	0
Stornierung mehr als 90 Tage vorher		10 %
Stornierung 90 Tage bis 3 Tage vorher		25 %
Stornierung zwischen 72 und 24 Stunden vor Abfahrt		50 %
Stornierung unter 24 Std vor Abfahrt		80 %

5. Anmeldefristen

Die Frist für den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans endet am zweiten Montag im April um 24 Uhr.

Darüber hinaus ist innerhalb der Gültigkeit des Netzfahrplans der Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen im Regel- und Sonderverkehr im Rahmen freier Trassenkapazität jederzeit möglich. Die Anmeldung muss dabei aus organisatorischen Gründen mindestens einen Werktag vorher erfolgen.

6. Anreize zur Verringerung von Störungen

Anreizentgelte werden derzeit nicht erhoben.

7. Verzeichnis der Strecken und Infrastruktureigenschaften

Das Streckennetz der ThE ist in die nachfolgend aufgeführten Strecken und Streckenabschnitte eingeteilt.

Str.-Nr.	Streckenabschnitt	Betriebliche Merkmale	Streckenklasse	zul. Gesamtzuglänge	Anmerkungen
110	(Neustadt [b Cob] –) Landesgrenze – Sonneberg [Thür] Hbf	Hauptbahn eingleisig elektrifiziert GSM-R	D 4	300 m	Trassenbestellung nimmt DB Netz entgegen
111	Eisfeld [Thür] – Sonneberg [Thür] Hbf	Nebenbahn eingleisig Zugleitbetrieb	CM 4	200 m	
112	Sonneberg [Thür] Hbf – Blechhammer [Thür]	Nebenbahn eingleisig	D4	200 m ^[1]	^[1] Abweichungen bei der Bedienung von Anschlussstellen und Unterwegsbahnhöfen laut SbV
	Blechhammer [Thür] – Ernstthal [Rstg]		CM 4		
	Ernstthal [Rstg] – Neuhaus a Rwg			180 m	
301	Straußfurt – Sömmerda Unt Bf	Nebenbahn eingleisig, Zugleitbetrieb	CM 4	400 m 600 m ^[2]	^[2] Nur bei Durchfahrt zwischen Straußfurt und Kölleda
	Sömmerda Unt Bf – Kölleda	Nebenbahn eingleisig		500 m 600 m ^[2]	
	Kölleda – Großheringen	Nebenbahn eingleisig Zugleitbetrieb		400 m 600 m	

Die aufgeführten Streckenklassen entsprechen denen der Ril 457.0301 der DB AG.

Spurpläne sind unter der Internetseite www.thueringer-eisenbahn.de veröffentlicht.

8. Entfernungsübersicht

Maßgeblich für die Berechnung der Trassenpreise ist die folgende Entfernungstabelle.

a) Sonneberger Netz

nach	Landesgrenze	Sonneberg Hbf	Eisfeld Gr.	Rauenstein	Mengersgereuth-Hämmern	Sonneberg Ost Gbf	Hüttengrund-Hartsteinwerk	Blechhammer	Lauscha	Ernstthal	Nauhaus a Rwg
von	Landesgrenze	Sonneberg Hbf	Eisfeld Gr.	Rauenstein	Mengersgereuth-Hämmern	Sonneberg Ost Gbf	Hüttengrund-Hartsteinwerk	Blechhammer	Lauscha	Ernstthal	Nauhaus a Rwg
Landesgrenze		2,34	34,37	19,32	9,79	4,26	8,93	10,68	21,84	27,67	30,71
Sonneberg Hbf	2,34		32,03	16,98	7,45	1,92	6,59	8,34	19,50	25,33	28,37
Eisfeld Gr.	34,37	32,03		15,05	24,58	34,22	38,62	40,37	51,53	57,36	60,40
Rauenstein	19,32	16,98	15,05		9,53	18,90	23,57	25,32	36,48	42,31	45,35
Mengersgereuth-Hämmern	9,79	7,45	24,58	9,53		9,37	14,04	15,79	26,95	32,78	35,82
Sonneberg Ost Gbf	4,26	1,92	34,22	18,90	9,37		4,67	6,42	17,58	23,41	26,45
Hüttengrund-Hartsteinwerk	8,93	6,59	38,62	23,57	14,04	4,67		1,75	12,91	18,74	21,78
Blechhammer	10,68	8,34	40,37	25,32	15,79	6,42	1,75		11,16	16,99	20,03
Lauscha	21,84	19,50	51,53	36,48	26,95	17,58	12,91	11,61		5,83	8,87
Ernstthal	27,67	25,33	57,36	42,31	32,78	23,41	18,74	16,99	5,83		3,04
Nauhaus a Rwg	30,71	28,37	60,40	45,35	35,82	26,45	21,78	20,03	8,87	3,04	

b) 301 Straußfurt – Großheringen

nach								
von	<u>Straußfurt</u>	Weißensee	<u>Sömmerda Unt Bf</u>	Kölleda	Olbersleben	Buttstädt	Eckartsberga	<u>Großheringen</u>
<u>Straußfurt</u>		6,39	11,84	20,52	27,90	34,34	44,33	51,80
Weißensee	6,39		5,45	14,13	21,51	27,95	37,94	45,41
<u>Sömmerda Unt Bf</u>	11,84	5,45		8,68	16,06	22,50	32,49	39,96
Kölleda	20,52	14,13	8,68		7,38	13,82	23,81	31,28
Olbersleben	27,90	21,51	16,06	7,38		6,44	16,43	23,90
Buttstädt	34,34	27,95	22,50	13,82	6,44		9,99	17,46
Eckartsberga	44,33	37,94	32,49	23,81	16,43	9,99		7,47
<u>Großheringen</u>	51,80	45,41	39,96	31,28	23,90	17,46	7,47	

Unterstrichen Bahnhofsnamen: Bahnhöfe oder Punkte der freien Strecke, an denen Anschluss an andere öffentliche EIU besteht.

9. Anforderungen an das Personal

Das EVU hat sicherzustellen, dass nur Zugpersonal zum Einsatz kommt, das streckenkundig ist sowie mit den örtlichen Besonderheiten und den Bestimmungen der SbV hinreichend vertraut ist.

10. Anforderungen an die Fahrzeuge

Triebfahrzeuge müssen folgende zugangsrelevanten Merkmale haben:

- Ausrüstung mit digitalem Zugfunk GSM-R (nur Str. 110)
- Ausrüstung mit analogem Zugfunk (Betriebsarten E und O, nicht Str. 110)
- Ausrüstung mit Zugbeeinflussung gemäß § 28 (1) 4. EBO.

11. Betriebsvorschriften

Es gilt die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) Teil A und B sowie die dort aufgeführten Bestimmungen und Regelwerke. Die SbV wird auf besondere Anforderung als Druckexemplar entgeltlich oder in elektronischer Form unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Sie steht zudem unter der Adresse www.thueringer-eisenbahn.de zum Herunterladen bereit. Die Beschaffung von weiteren, nicht von der Thüringer Eisenbahn herausgegebenen Regelwerken, auf welche die SbV Bezug nimmt, obliegt dem EVU in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten.

Anlage

Entgeltliste für den Netzfahrplan 2024/2025

Stand: 0112.2023

1. Trassenentgelte Zugtrassen

Segment	Entgelt
	[EUR/Trkm]
R 1	9,63
R 3	2,91
R 4	2,91
L 1	2,91
L 2	2,91
G 1	3,70
G 2	4,40

Alle Angaben in EUR/Zugkm netto.

Beschreibung der Entgeltsegmente:

Segment	Bezeichnung	Verkehrsart	Für Züge	Leistungsmerkmale
R 1	Standardleistung im SPNV	SPNV	Reisezüge	Schienenpersonennahverkehr (Lastfahrten) innerhalb des im Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2018-2022
R 3	Schienen-personen-fernverkehr (Lastfahrten)	SPFV	Reisezüge	Schienenpersonenfernverkehr (Lastfahrten)
R 4	Museums-, Nostalgie-, Touristik- und Charterverkehre	SPV	Personenzüge	Lastfahrten im SPV, die entweder 1. zu einem bestimmten, für alle Teilnehmer gleichen und gemeinsam verfolgten Zweck angeboten werden. Zwischenhalte dienen nur entweder dem Einstieg oder dem Ausstieg von Reisenden oder erfolgen aufgrund von Lokführererholungshalt oder Personalwechsel. Eine Relation in diesem Segment darf maximal 30 Mal in der Netzfahrplanperiode durch einen Zugangsberechtigten bedient werden. Bei häufigerer Bedienung erfolgt eine nachträgliche Eingruppierung in einer der Segmente R1-R3 und ggf. eine Nacherhebung von Entgelten. 2. oder mit historischen Fahrzeugen erfolgen.
L 1	Lokfahrt (SGV)	SGV	Lokfahrten	Einzel fahrende Triebfahrzeuge im Zusammenhang mit Schienengüterverkehrsdiensten
L 2	Leer-/Lokfahrt (SPV)	SPNV/SPFV/SPV	Lok- und Leerfahrten	Einzel fahrende Triebfahrzeuge und Leerfahrten im Zusammenhang mit Schienenpersonenverkehrsdiensten
G 1	Standardzüge	SGV	Güterzüge	Güterzüge < 1.000 t Gesamtgewicht
G 2	Schwere Züge	SGV	Güterzüge	Güterzüge ≥ 1.000 t Gesamtgewicht

Für **Neuverkehre** im Sinne der Ziffer 2 der SNB-BT wird nach Maßgabe der dortigen Bestimmungen für die ersten 24 Monate ab Betriebsaufnahme ein Entgeltnachlass von 30 % gewährt.

Für die Trassennutzung werden für folgende Leistungen **Zuschläge** erhoben:

- (a) Zusätzliche Besetzung von Betriebsstellen über den Umfang, der für die Bereitstellung des Netzfahrplans hinaus notwendig wird, im Zusammenhang mit EUR 30,00 jeweils je angefangene halbe Stunde multipliziert mit der für die Zugfahrt notwendigen Anzahl der zu besetzenden Dienstposten. Die Entgelte gelten auch für Mehrbesetzungen außerhalb der Streckenöffnungszeiten, die aufgrund von Rangierleistungen notwendig werden.
- (b) Für Fahrten unter besonderen Bedingungen gemäß DS/DV 408.0432 - .0435 bzw. FV-NE § 32 (7) und Anl. 17 wird ein aufwandsbezogener Zuschlag erhoben.

2. Entgelte bei Änderung oder Stornierung von Trassen (Ziff. 4 SNB-BT)

Art und Zeitpunkt der Änderung	Entgelt für den Bearbeitungsaufwand der Änderung	Stornoentgelt der bestellten und später stornierten Trasse; Anteil [%] vom gültigen Trassenpreis
Änderung einer Regeltrasse ohne Stornierung	220 EUR je Trasse	0
Änderung einer Regeltrasse ohne Stornierung an einzelnen Verkehrstagen ohne Stornierung	50 EUR je Fahrplananordnung	0
Stornierung mehr als 90 Tage vorher		10 %
Stornierung 90 Tage bis 3 Tage vorher		25 %
Stornierung zwischen 72 und 24 Stunden vor Abfahrt		50 %
Stornierung unter 24 Std vor Abfahrt		80 %

Die nachstehenden Regelungen gelten für alle Arten von Zugfahrten. Änderungen einer Trasse des Gelegenheitsverkehrs gelten als Stornierung.

3. Entgelte zur Setzung von Anreizen zur Verringerung von Störungen (Ziff. 6 SNB-BT)

Anreizentgelte werden derzeit nicht erhoben.

Die folgenden Entgelte für die Nutzung der Serviceeinrichtungen gelten ab dem 18.11.2023:

4. Verkehrsstationsentgelte (nachrichtlich)

Bahnhof / Haltepunkt	Entgelt je Nutzungsfall [EUR]
Neuhaus a Rwg	5,50
Olbersleben	2,00

Bei endenden und beginnenden Zügen gilt es als ein Nutzungsfall, wenn zwischen Ankunft und Abfahrt kein Wegsetzen des Zuges erfolgt.

5. Anschlussentgelte (nachrichtlich)

Art der Anbindung	Entgelte für Anschlusskategorie jährlich [EUR]		
	1	2	3
Einseitige Anbindung	5.300,00	2.500,00	2.000,00
Zweiseitige Anbindung	10.600,00	5.000,00	4.000,00

Anschlusskategorien:

- 1: Anschluss durch stellwerksbediente Weichen
- 2: Anschluss durch handbediente, stellwerksabhängige Weichen
- 3: Anschluss durch Handweichen

6. Bahnhofsgleise (nachrichtlich)

Grundpreis: 14,80 EUR/lfd. Meter

Bei längerfristiger verbindlicher Bestellung gelten folgende Ermäßigungen:

Bestellung für mehr als	Preisnachlass [%]
2 Jahre	2
3 Jahre	3
4 Jahre	4
5 Jahre	5

7. Ladestellen und Ladestraßen (nachrichtlich)

Ladestelle	Entgelt je Wagen [EUR]
Sonneberg Hbf	
Kölleda	15,56
Buttstädt	15,56

Enthalten in diesem Entgelt ist die Bereitstellung der Fläche neben dem Gleis für Ladezwecke sowie An- und Abfahrt sowie die Reinigung durch die Thüringer Eisenbahn GmbH. Nicht enthalten ist die Gleisnutzung, die zusätzlich gemäß der gültigen Trassen- und Anlagenentgeltliste berechnet wird.

8. Elektranten (nachrichtlich)

Das Nutzungsentgelt beträgt je Elektrant pauschal:

- | | |
|---|------------|
| a) Bei Nutzung über die gesamten Netzfahrplanperiode: | 380,00 EUR |
| b) Bei kurzzeitiger Nutzung je Stunde: | 7,50 EUR |

Das Mindestentgelt bei Kurzzeitnutzung beträgt

50,00 EUR.

Entgelte gelten zuzüglich Steuern, Abgaben und sonstigen hoheitlich auferlegten Belastungen.

9. Preistabelle der Serviceeinrichtungen (nachrichtlich)

Unter Bezugnahme, der Serviceeinrichtungen (aktuell gültige NBS-BT Punkt 6 „Verzeichnis der Serviceeinrichtungen“) folgende Preistabelle.

Ort	Verkehrstation	Abstell- und sonstige Nebengleise						Sonstige Einrichtungen
		Gleis	Länge [m]	Anbindung	Kategorie	Anschlussentgelt [EUR]	Grundpreis [EUR] (bis zu 2 Jahre Bestellung)	
Buttstädt	[3]	4	430	2x	1	10.600,00	6.364,00	
		7	165	1x	2	2.500,00	2.442,00	Laderampe
		8 [4]	115	1x	3	2.000,00	1.702,00	Ladestraße
Eckartsberga	[3]	3	305	1x	2	2.500,00	4.514,00	
Ernstthal [Rstg]	[3]	601	270	2x	2	5.000,00	3.996,00	
		604	255	2x	2	5.000,00	3.774,00	
		605	105	2	2	5.000,00	1.554,00	
		606	211	X2	2	5.000,00	3.122,80	
Kölleda	[3]	11	230	1x	3	2.000,00	3.404,00	Ladestraße
		12	230	1x	3	2.000,00	3.404,00	
Lauscha	[3]	505 [1]	210	2x	1	10.600,00	3.108,00	1xE
		507	230	1x	2	2.500,00	3.404,00	
		508	80	1x	2	2.500,00	1.184,00	
Neuhaus a Rwg	Bstg. Gl. 701	703 [1]	190	2x	2	5.000,00	2.812,00	4x E Gl. 701
	Bstg. Gl. 702							
Olbersleben	Bstg. Gl. 1							
	Bstg. Gl. 2							
Sömmerda Unt Bf	[3]	3	245	2x	1	10.600,00	3.626,00	
		4	220	1x	3	2.000,00	3.256,00	2x E
		5	295	1x	3	2.000,00	4.366,00	
		6	250	1x	3	2.000,00	3.700,00	
		7 [4]	320	1x	3	2.000,00	4.736,00	
Sonneberg Hbf	[3]	106 [2]	500	2x	1	10.600,00	7.400,00	4x E Gl. 101/102 Ladestelle Gl. 109
		108	579	1x	1	5.300,00	8.569,20	
		109	414	2x	3	4.000,00	6.127,20	
		112	90	1x	2	2.500,00	1.332,00	
		141	79	1x	3	2.000,00	1.169,20	
		142	50	1x	3	2.000,00	740,00	
		143	134	1x	3	2.000,00	1.983,20	
		144	151	1x	3	2.000,00	2.234,80	mit Untersuchungsgrube
Sonneberg Ost		201	250	1x	2	2.500,00	3.700,00	
		202	275	2x	3	4.000,00	4.070,00	
		203	70	1x	3	2.000,00	1.036,00	
Weißensee		3	183	2x	3	4.000,00	2.708,40	
		4	179	2x	3	4.000,00	2.649,20	

[1] Nur Kurzfristnutzung möglich

[2] Mit Oberleitung überspannt

[3] Station wird von der DB Station & Service AG betrieben.

[4] Gleis zur Zeit gesperrt. Nutzung gemäß besonderer Vereinbarung.

E: Elektrant

W: Wasserversorgung

10. Preise für Abstellung von Fahrzeugen in Hauptgleisen (nachrichtlich)

Ort	Verkehrstation	Abstell- und sonstige Nebengleise						Sonstige Einrichtungen
		Gleis	Länge [m]	Anbindung	Kategorie	Anschlussentgelt [EUR]	Grundpreis [EUR] (bis zu 2 Jahre Bestellung)	
Neuhaus a Rwg		701	105	1x	1	5.300,00	1.554,00	
		702	180	1x	1	5.300,00	2.664,00	
Sonneberg Hbf		101	300	2x	1	10.600,00	4.440,00	
		102	297	2x	1	10.600,00	4.395,60	
		103 [2]	305	2x	1	10.600,00	4.558,40	
		104 [2]	275	2x	1	10.600,00	4.070,00	
		105 [2]	285	2x	1	10.600,00	4.218,00	

Anlage

Entgeltliste für den Netzfahrplan 2024/2025

Stand: 01.12.2023

1. Trassenentgelte Zugtrassen

Segment	Entgelt [EUR/Trkm]
R 1	9,63
R 3	2,91
R4	2,91
L 1	2,91
L 2	2,91
G 1	3,70
G 2	4,40

Alle Angaben in EUR/Trassenkilometer netto.

Beschreibung der Entgeltsegmente:

Segment	Bezeichnung	Verkehrsart	Für Züge	Leistungsmerkmale
R 1	Standardleistung im SPNV	SPNV	Reisezüge	Schienenpersonennahverkehr (Lastfahrten) innerhalb des im Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr im Freistaat Thüringen 2018-2022
R 3	Schienenpersonenfernverkehr (Lastfahrten)	SPFV	Reisezüge	Schienenpersonenfernverkehr (Lastfahrten)
R 4	Museums-, Nostalgie-, Touristik- und Charterverkehre	SPV	Personenzüge	Lastfahrten im SPV, die entweder 1. zu einem bestimmten, für alle Teilnehmer gleichen und gemeinsam verfolgten Zweck angeboten werden. Zwischenhalte dienen nur entweder dem Einstieg oder dem Ausstieg von Reisenden oder erfolgen aufgrund von Lokführererholungshalt oder Personalwechsel. Eine Relation in diesem Segment darf maximal 30 Mal in der Netzfahrplanperiode durch einen Zugangsberechtigten bedient werden. Bei häufigerer Bedienung erfolgt eine nachträgliche Eingruppierung in einer der Segmente R1-R3 und ggf. eine Nacherhebung von Entgelten. 2. oder mit historischen Fahrzeugen erfolgen.
L 1	Lokfahrt (SGV)	SGV	Lokfahrten	Einzeln fahrende Triebfahrzeuge im Zusammenhang mit Schienengüterverkehrsdiensten
L 2	Leer-/Lokfahrt (SPV)	SPNV/SPFV/SPV	Lok- und Leerfahrten	Einzeln fahrende Triebfahrzeuge und Leerfahrten im Zusammenhang mit Schienenpersonenverkehrsdiensten
G 1	Standardzüge	SGV	Güterzüge	Güterzüge < 1.000 t Gesamtgewicht
G 2	Schwere Züge	SGV	Güterzüge	Güterzüge ≥ 1.000 t Gesamtgewicht

Für **Neuverkehre** im Sinne der Ziffer 2 der SNB-BT wird nach Maßgabe der dortigen Bestimmungen für die ersten 24 Monate ab Betriebsaufnahme ein Entgeltnachlass von 30 % gewährt.

Für die Trassennutzung werden für folgende Leistungen Zuschläge erhoben:

- (a) Zusätzliche Besetzung von Betriebsstellen über den Umfang, der für die Bereitstellung des Netzfahrplans hinaus notwendig wird, im Zusammenhang mit EUR 30,00 jeweils je angefangene halbe Stunde multipliziert mit der für die Zugfahrt notwendigen Anzahl der zu besetzenden Dienstposten. Die Entgelte gelten auch für Mehrbesetzungen außerhalb der Streckenöffnungszeiten, die aufgrund von Rangierleistungen notwendig werden.
- (b) Für Fahrten unter besonderen Bedingungen gemäß DS/DV 408.0432 - .0435 bzw. FV-NE § 32 (7) und Anl. 17 wird ein aufwandsbezogener Zuschlag erhoben.

2. Entgelte bei Änderung oder Stornierung von Trassen (Ziff. 4 SNB-BT)

Art und Zeitpunkt der Änderung	Entgelt für den Bearbeitungsaufwand der Änderung	Stornoentgelt der bestellten und später stornierten Trasse; Anteil [%] vom gültigen Trassenpreis
Änderung einer Regeltrasse ohne Stornierung	220 EUR je Trasse	0
Änderung einer Regeltrasse ohne Stornierung an einzelnen Verkehrstagen ohne Stornierung	50 EUR je Fahrplananordnung	0
Stornierung mehr als 90 Tage vorher		10 %
Stornierung 90 Tage bis 3 Tage vorher		25 %
Stornierung zwischen 72 und 24 Stunden vor Abfahrt		50 %
Stornierung unter 24 Std vor Abfahrt		80 %

Die nachstehenden Regelungen gelten für alle Arten von Zugfahrten. Änderungen einer Trasse des Gelegenheitsverkehrs gelten als Stornierung.

3. Entgelte zur Setzung von Anreizen zur Verringerung von Störungen (Ziff. 6 SNB-BT)

Anreizentgelte werden derzeit nicht erhoben.

Die folgenden Entgelte für die Nutzung der Serviceeinrichtungen gelten ab dem 18.11.2023:

4. Verkehrsstationsentgelte (nachrichtlich)

Bahnhof / Haltepunkt	Entgelt je Nutzungsfall [EUR]
Neuhaus a Rwg	5,50
Obersleben	2,00

Bei endenden und beginnenden Zügen gilt es als ein Nutzungsfall, wenn zwischen Ankunft und Abfahrt kein Wegsetzen des Zuges erfolgt.

5. Anschlussentgelte (nachrichtlich)

Art der Anbindung	Entgelte für Anschlusskategorie jährlich [EUR]		
	1	2	3
Einseitige Anbindung	5.300,00	2.500,00	2.000,00
Zweiseitige Anbindung	10.600,00	5.000,00	4.000,00

Anschlusskategorien:

- 1: Anschluss durch stellwerksbediente Weichen
- 2: Anschluss durch handbediente, stellwerksabhängige Weichen
- 3: Anschluss durch Handweichen

6. Bahnhofsgleise (nachrichtlich)

Grundpreis: 14,80 EUR/lfd. Meter

Bei längerfristiger verbindlicher Bestellung gelten folgende Ermäßigungen:

Bestellung für mehr als	Preisnachlass [%]
2 Jahre	2
3 Jahre	3
4 Jahre	4
5 Jahre	5

7. Ladestellen und Ladestraßen (nachrichtlich)

Ladestelle	Entgelt je Wagen [EUR]
Sonneberg Hbf	
Kölleda	15,56
Buttstädt	15,56

Enthalten in diesem Entgelt ist die Bereitstellung der Fläche neben dem Gleis für Ladezwecke sowie An- und Abfahrt sowie die Reinigung durch die Thüringer Eisenbahn GmbH. Nicht enthalten ist die Gleisnutzung, die zusätzlich gemäß der gültigen Trassen- und Anlagenentgeltliste berechnet wird.

8. Elektranten (nachrichtlich)

Das Nutzungsentgelt beträgt je Elektrant pauschal:

- a) Bei Nutzung über die gesamten Netzfahrplanperiode: 380,00 EUR

b) Bei kurzzeitiger Nutzung je Stunde: 7,50 EUR

Das Mindestentgelt bei Kurzzeitnutzung beträgt 50,00 EUR.

Entgelte gelten zuzüglich Steuern, Abgaben und sonstigen hoheitlich auferlegten Belastungen.

9. Preistabelle der Serviceeinrichtungen (nachrichtlich)

Unter Bezugnahme, der Serviceeinrichtungen (aktuell gültige NBS-BT Punkt 6 „Verzeichnis der Serviceeinrichtungen“) folgende Preistabelle.

Ort	Verkehrstation	Abstell- und sonstige Nebengleise						Sonstige Einrichtungen
		Gleis	Länge [m]	Anbindung	Kategorie	Anschlussentgelt [EUR]	Grundpreis [EUR] (bis zu 2 Jahre Bestellung)	
Buttstädt	[3]	4	430	2x	1	10.600,00	6.364,00	
		7	165	1x	2	2.500,00	2.442,00	Laderampe
		8 [4]	115	1x	3	2.000,00	1.702,00	Ladestraße
Eckartsberga	[3]	3	305	1x	2	2.500,00	4.514,00	
Ernstthal [Rstg]	[3]	601	270	2x	2	5.000,00	3.996,00	
		604	255	2x	2	5.000,00	3.774,00	
		605	105	2	2	5.000,00	1.554,00	
		606	211	X2	2	5.000,00	3.122,80	
Kölleda	[3]	11	230	1x	3	2.000,00	3.404,00	Ladestraße
		12	230	1x	3	2.000,00	3.404,00	
Lauscha	[3]	505 [1]	210	2x	1	10.600,00	3.108,00	1xE
		507	230	1x	2	2.500,00	3.404,00	
		508	80	1x	2	2.500,00	1.184,00	
Neuhaus a Rwg	Bstg. Gl. 701	703 [1]	190	2x	2	5.000,00	2.812,00	4x E Gl. 701
	Bstg. Gl. 702							
Olbersleben	Bstg. Gl. 1							
	Bstg. Gl. 2							
Sömmerda Unt Bf	[3]	3	245	2x	1	10.600,00	3.626,00	
		4	220	1x	3	2.000,00	3.256,00	2x E
		5	295	1x	3	2.000,00	4.366,00	
		6	250	1x	3	2.000,00	3.700,00	
		7 [4]	320	1x	3	2.000,00	4.736,00	
Sonneberg Hbf	[3]	106 [2]	500	2x	1	10.600,00	7.400,00	4x E Gl. 101/102 Ladestelle Gl. 109
		108	579	1x	1	5.300,00	8.569,20	
		109	414	2x	3	4.000,00	6.127,20	
		112	90	1x	2	2.500,00	1.332,00	
		141	79	1x	3	2.000,00	1.169,20	
		142	50	1x	3	2.000,00	740,00	
		143	134	1x	3	2.000,00	1.983,20	
		144	151	1x	3	2.000,00	2.234,80	mit Untersuchungsgrube
Sonneberg Ost		201	250	1x	2	2.500,00	3.700,00	
		202	275	2x	3	4.000,00	4.070,00	
		203	70	1x	3	2.000,00	1.036,00	
Weißensee		3	183	2x	3	4.000,00	2.708,40	
		4	179	2x	3	4.000,00	2.649,20	

[1] Nur Kurzfristnutzung möglich

[2] Mit Oberleitung überspannt

[3] Station wird von der DB Station & Service AG betrieben.

[4] Gleis zur Zeit gesperrt. Nutzung gemäß besonderer Vereinbarung.

E: Elektrant

W: Wasserversorgung

10. Preise für Abstellung von Fahrzeugen in Hauptgleisen (nachrichtlich)

Ort	Verkehrstation	Abstell- und sonstige Nebengleise						Sonstige Einrichtungen
		Gleis	Länge [m]	Anbindung	Kategorie	Anschlussentgelt [EUR]	Grundpreis [EUR] (bis zu 2 Jahre Bestellung)	
Neuhaus a Rwg		701	105	1x	1	5.300,00	1.554,00	
		702	180	1x	1	5.300,00	2.664,00	
Sonneberg Hbf		101	300	2x	1	10.600,00	4.440,00	
		102	297	2x	1	10.600,00	4.395,60	
		103 ^[2]	305	2x	1	10.600,00	4.558,40	
		104 ^[2]	275	2x	1	10.600,00	4.070,00	
		105 ^[2]	285	2x	1	10.600,00	4.218,00	

Erfurt, den 01.12.2023

THÜRINGER EISENBAHN

GmbH
Binderslebener Landstraße 183
99092 Erfurt



**Nutzungsbedingungen Serviceeinrichtungen
Allgemeiner Teil**

NBS-AT

gültig ab 10. Dezember 2022

Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Serviceeinrichtungen – Allgemeiner Teil (SNB-AT)

Inhaltsübersicht

Verzeichnis der Abkürzungen

1 Zweck und Geltungsbereich

2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

- 2.1 Infrastrukturnutzungsvertrag, Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung, Aufnahme des Betriebes, Zugangsberechtigung
- 2.2 Haftpflichtversicherung
- 2.3 Anforderungen an das Personal, Ortskenntnis
- 2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge
- 2.5 Sicherheitsleistung

3 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

- 3.1 Allgemeines
- 3.2 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

4 Nutzungsentgelt

- 4.1 Bemessungsgrundlage
- 4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge
- 4.3 Umsatzsteuer
- 4.4 Zahlungsweise
- 4.5 Aufrechnungsbefugnis

5 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

- 5.1 Grundsätze
- 5.2 Informationen zu den vereinbarten Nutzungen
- 5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung
- 5.4 Prüfungs- und Betreuungsrecht, Weisungsbefugnis
- 5.5 Mitfahrt im Führerraum
- 5.6 Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur
- 5.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

6 Haftung

- 6.1 Grundsatz
- 6.2 Mitverschulden
- 6.3 Haftung der Mitarbeiter

6.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher

6.5 Abweichung von der vereinbarten Nutzung

7 Gefahren für die Umwelt

7.1 Grundsatz

7.2 Umweltgefährdende Einwirkungen

7.3 Bodenkontamination

7.4 Ausgleichspflicht zwischen EIU und EVU

7.5 Geräuschemissionen und -immissionen durch abgestellte Fahrzeuge

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	Besondere Teil
e. V.	eingetragener Verein
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBOA	Verordnung(en) über Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
EBV	Eisenbahnbetriebsleiterverordnung
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ESBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
GGV- SEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
HPfIG	Haftpflichtgesetz
NBS-AT	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Allgemeiner Teil
NBS-BT	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen – Besonderer Teil
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Gü- ter
TEIV	Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.

1 Zweck und Geltungsbereich

- 1.1 Die NBS-AT gewährleistet gegenüber jedem Zugangsberechtigten einheitlich
 -) den diskriminierungsfreien Zugang zu Serviceeinrichtungen und deren Nutzung durch Eisenbahnfahrzeuge sowie
 -) die diskriminierungsfreie Erbringung der angebotenen Leistungen.
- 1.2 Die NBS-AT gelten für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen EIU und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Serviceeinrichtung und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt.
- 1.3 Vertragliche Vereinbarungen zwischen Zugangsberechtigten und den von ihnen beauftragten EVU haben keinen Einfluß auf die vertraglichen Vereinbarungen zwischen den Zugangsberechtigten und den EIU.
- 1.4 Die Bestimmungen betreffend Zugangsberechtigte und EVU gelten sinngemäß auch für Halter von Eisenbahnfahrzeugen, die mit diesen selbständig am Eisenbahnbetrieb teilnehmen, ohne EVU zu sein.

2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

2.1 **Infrastrukturnutzungsvertrag, Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung, Aufnahme des Betriebes, Zugangsberechtigung**

- 2.1.1 Der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur des Betreibers der Schienenwege setzt den vorherigen Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrags voraus. Der Infrastrukturnutzungsvertrag hat jeweils eine Laufzeit von einer Netzfahrplanperiode und regelt die anzuwendenden Geschäftsbedingungen und die jeweiligen Nutzungsentgelte. Die Vereinbarung des Umfangs der Nutzung im Einzelnen erfolgt auf Grundlage von Einzelnutzungsverträgen und richtet sich nach Pos. 3.1 sowie nach den Regelungen im Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen.
- 2.1.2 Bei Abschluß eines Infrastrukturnutzungsvertrags (2.1.1) weist der Zugangsberechtigte durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, daß er im Besitz folgender behördlicher Genehmigungen ist:
 -) einer Genehmigung zum Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 1 AEG bzw. einer Genehmigung für die selbständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen im Sinne des § 6 Abs. 3 Nr. 2 AEG oder
 -) einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaft oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen bzw. für die selbständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Halter von Eisenbahnfahrzeugen und

-) einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder
-) einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG.

Soweit das EVU gemäß § 7a Abs. 1 Satz 2 AEG über keine Sicherheitsbescheinigung verfügen muss, weist es die Einhaltung der Voraussetzungen und das Vorliegen einer Genehmigung über die Aufnahme des Betriebs nach § 7f Abs. 1 Nr. 1 AEG nach. Die Zugangsberechtigung beschränkt sich in diesem Fall auf Verkehrsleistungen als Regionalbahn im Sinne von § 2 Abs. 8 und 9 AEG. Bei der vorstehenden Definition sind auch Anschlussbestellungen über Trassen bei der DB Netz AG zu berücksichtigen.

Zugangsberechtigte nach § 14 Abs. 2 Nr. 2 – 4 AEG haben nach § 11 Abs. 1 Satz 3 EIBV ein EVU zu benennen, in dessen Person die vorstehenden Voraussetzungen erfüllt sind.

- 2.1.3 Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Genehmigung verlangt das EIU die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache.
- 2.1.4 Den Widerruf und jede Änderung der Genehmigung teilt der Zugangsberechtigte dem EIU unverzüglich schriftlich mit.
- 2.1.5 Der Nachweis nach 2.1.2 ist im einzelnen nicht erforderlich, wenn die Nutzung der Serviceeinrichtung im direkten Zusammenhang mit der Nutzung einer Zugtrasse gem. SNB-AT steht und die geforderten Nachweise hierfür erbracht worden sind.

2.2 Haftpflichtversicherung

Bei Abschluß eines Infrastrukturnutzungsvertrags weist das EVU das Bestehen einer Haftpflichtversicherung im Sinne der Verordnung über die Haftpflichtversicherung der Eisenbahnen (Eisenbahnhaftpflichtversicherungsverordnung – EBHaftpflV) vom 21. Dezember 1995 [BGBl. I S. 2101] nach. Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag zeigt es dem EIU unverzüglich schriftlich an.

2.3 Anforderungen an das Personal, Ortskenntnis

- 2.3.1 Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muß die Anforderungen der für die jeweilige Serviceeinrichtung geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO) erfüllen und die deutsche Sprache in dem für seine jeweilige Tätigkeit erforderlichen Umfang in Wort und Schrift beherrschen.
- 2.3.2 Wer ein Eisenbahnfahrzeug führt, bedarf der dazu erforderlichen Erlaubnis.
- 2.3.3 Das EIU vermittelt dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die erforderliche Ortskenntnis und stellt die dafür erforderlichen Informationen zur Verfügung. Es kann sich mit Zustimmung des EVU eines Erfüllungsgehilfen bedienen. Die

Vermittlung der Ortskenntnis erfolgt bei Abschluß des Infrastrukturnutzungsvertrages einmalig ohne gesonderte Berechnung von Kosten. Für jedes weitere Mal verlangt das EIU ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt. Nach der erstmaligen Vermittlung der Ortskenntnis kann das EVU seinem Personal die erforderliche Ortskenntnis 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 Serviceeinrichtung geltenden Bau- und Betriebsordnung entsprechend und von der zuständigen Behörde abgenommen sein oder über eine Inbetriebnahmegenehmigung im Sinne der §§ 6 ff. TEIV verfügen. Hiervon kann im Falle der beabsichtigten Nutzung von Wartungseinrichtungen und anderen technischen Einrichtungen abgewichen werden, wenn der betriebssichere Einsatz des Fahrzeugs auf andere Weise gewährleistet ist.
- 2.4.2 Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muß mit den im Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen beschriebenen Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen der benutzten Schienenwege kompatibel sein.
- 2.4.3 Im Rahmen der Zusammenarbeit nach § 4 Abs. 1 Nr. 3 EBV weist der Betriebsleiter des EVU das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß Punkt 2.4.1 und 2.4.2 auf Verlangen des EIU nach.

2.5 Sicherheitsleistung

- 2.5.1 Das EIU 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 können insbesondere bestehen
-) bei länger als einen Monat dauerndem Zahlungsverzug mit einem vollen Rechnungsbetrag bzw. mit einer vollen monatlich zu entrichtenden Zahlung,
 -) bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes oder bei Antrag auf Eröffnung eines Insolvenzverfahrens.
- 2.5.3 Angemessen sind monatliche Sicherheitsleistungen in Höhe eines in den kommenden drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes. Läßt sich ein für die kommenden drei Monate durchschnittlich zu entrichtendes Monatsentgelt nicht ermitteln, ist auf die Höhe des in den vergangenen drei Monaten zu entrichtenden durchschnittlichen Monatsentgeltes abzustellen.

- 2.5.4 Die Sicherheitsleistung kann gemäß § 232 BGB oder durch Bankbürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vorklage) erbracht werden.
- 2.5.5 Kommt das EVU dem in Textform geäußerten Verlangen nach Sicherheitsleistung nicht innerhalb von 10 Tagen nach, ist das EIU ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheitsleistung erbracht worden ist.
- 2.5.6 Der Zahlungsberechtigte kann die Sicherheitsleistung durch monatliche Vorauszahlung des zu entrichtenden Entgeltes abwenden.

3 Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

3.1 Allgemeines

- 3.1.1 Die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur ist nur im Rahmen und nach Maßgabe der vertraglichen Vereinbarung zulässig.
- 3.1.2 Für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur gelten ergänzend zu den gesetzlichen Bestimmungen die Betriebsvorschriften des EIU. Einschlägige eigene Betriebsvorschriften sowie weitere notwendige Unterlagen stellt das EIU dem EVU zur Verfügung. Dies erfolgt durch Veröffentlichung im Internet unter der Adresse www.thueringer-eisenbahn.de. Auf Verlangen des EVU hat das EIU die Unterlagen einmalig ohne gesonderte Berechnung von Kosten in gedruckter Form zur Verfügung zu stellen. Für jedes weitere Mal verlangt es ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt. Das EVU kann die zur Verfügung gestellten Unterlagen auch selbst vervielfältigen.
- 3.1.3 Die konkrete Benutzung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach den vom EIU auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen mündlich erteilten betrieblichen Weisungen bzw. nach den erstellten Unterlagen, die dem EVU übergeben worden sind.

3.2 Grundsätze des Koordinierungsverfahrens

Liegen Anträge über zeitgleiche, miteinander nicht zu vereinbarende Nutzungen vor, geht das EIU im Rahmen des § 10 EIBV mit dem Ziel einer einvernehmlichen Lösung wie folgt vor:

- a) Das EIU nimmt Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zugleich auf. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen.
- b) Das EIU kann abweichend von Buchstabe a einzelnen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten Nutzungen anbieten, die von den beantragten Nutzungen abweichen. Es 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 § 10 Abs. 6 EIBV.
- d) Kann anhand der Kriterien des § 10 Abs. 6 EIBV keine Entscheidung getroffen werden, entscheidet das EIU anhand der im Besonderen Teil seiner Nutzungsbedingungen ergänzend aufgeführten Kriterien.

4 Nutzungsentgelt

4.1 Bemessungsgrundlage

4.1.1 Grundlage der Bemessung des Entgeltes für die Benutzung der Serviceeinrichtung und die Erbringung von Leistungen sind die Entgeltgrundsätze des EIU.

4.1.2 Für entgegen vertraglichen Vereinbarungen nicht benutzte Eisenbahninfrastruktur oder nicht in Anspruch genommene Leistungen verlangt das EIU ein Entgelt bis zur Höhe des Regelentgeltes.

4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge

Nach den Entgeltgrundsätzen des EIU 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 das EIU.

4.3 Umsatzsteuer

Die vom Zugangsberechtigten nach den Entgeltgrundsätzen des EIU 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 vom EIU zu bestimmendes Konto zu überweisen.

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 Person(en) bzw. Stelle(n), die befugt und in der Lage ist (sind), binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen in deren Namen zu treffen.

5.2 Informationen zu den vereinbarten Nutzungen

- 5.2.1 Das EIU 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 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.
- 5.2.2 Das EVU stellt sicher, daß das EIU zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:
 - a) die Zusammensetzung des Zuges (z. B. Länge, Zugmasse, Veränderungen gegenüber der beantragten Nutzung),
 - b) etwaige Besonderheiten (z. B. Beförderung gefährlicher Güter gemäß GGVSE/RID und deren Position im Zugverband, Lademaßüberschreitungen),
 - c) Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere verspätungsrelevante Faktoren (z. B. eingeschränktes Bremsvermögen, Ausfall von Triebfahrzeugen).

5.3 Störungen in der Betriebsabwicklung

- 5.3.1 Über besondere Vorkommnisse, namentlich über Abweichungen von den vereinbarten Nutzungen sowie über sonstige Unregelmäßigkeiten (Störungen in der Betriebsabwicklung) informieren sich das EIU und das EVU gegenseitig

und unverzüglich. Das EIU unterrichtet das EVU umgehend über sich ergebende betriebliche Auswirkungen auf dessen Nutzungsmöglichkeiten.

- 5.3.2 Die Vertragsparteien verpflichten sich, Störungen zu beseitigen. Die Beseitigung der Störung geschieht unverzüglich, es sei denn, eine unverzügliche Beseitigung ist technisch oder wirtschaftlich unzumutbar.
- 5.3.3 Zur Beseitigung der Störung wendet das EIU die Regelungen an, die bei ihm für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten. Diese Regelungen sind für das EVU verbindlich. Soweit es sich hierbei um interne Regelwerke handelt, werden diese dem EVU bei Abschluß des Infrastrukturnutzungsvertrages einmalig ohne gesonderte Berechnung von Kosten zur Verfügung gestellt. Für weitere Exemplare erlangt das EIU ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt. Dies gilt entsprechend bei der Neufassung oder Änderung der internen Regelwerke.
- 5.3.4 Zur Beseitigung der Störung kann das EIU innerhalb der Serviceeinrichtung insbesondere die Benutzung einer anderen als der vereinbarten Eisenbahninfrastruktur vorsehen. Bei Störungen soll das EIU die Grundsätze des Koordinierungsverfahrens gemäß Punkt 3.2 und die dort vorgesehenen Vorrangregelungen anwenden.
- 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 benutzte Serviceeinrichtung nicht über das vertraglich vereinbarte Maß hinaus in Anspruch genommen wird (z. B. durch liegengebliebene Züge). In jedem Falle ist auch das EIU jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (z. B. durch Abschleppen liegengebliebener Züge).
- 5.3.6 Das EIU hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (z. B. Ausfall von Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen, Weichenstörungen), unverzüglich zu beseitigen.
- 5.3.7 Das EIU schafft in seinem Entgeltsystem Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Serviceeinrichtung (§ 24 Abs. 1 EIBV).

5.4 Prüfungs- und Betreuungsrecht, Weisungsbefugnis

Das EIU kann sich auf seinem Betriebsgelände jederzeit davon überzeugen, daß das EVU seinen vertraglichen Pflichten nachkommt. Soweit es zur Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Betriebes notwendig ist, könnten dazu legitimierte Personale des EIU Fahrzeuge des EVU betreten und dem Personal des EVU Weisungen erteilen. Das Personal des EVU hat den Weisungen Folge zu leisten.

5.5 Mitfahrt im Führerraum

- 5.5.1 Das EIU 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

Das EIU 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 es die Zugangsberechtigten unverzüglich, gegebenenfalls auch fortlaufend (z. B. bei länger dauernden Maßnahmen). Bestehende vertragliche Verpflichtungen bleiben unberührt.

5.7 Instandhaltungs- und Baumaßnahmen

- 5.7.1 Das EIU ist berechtigt, Instandhaltungs- und Baumaßnahmen an der Eisenbahninfrastruktur jederzeit durchzuführen. Es führt diese im Rahmen des wirtschaftlichen Zumutbaren so durch, daß negative Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU so gering wie möglich gehalten werden.
- 5.7.2 Über geplante Arbeiten, die Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU haben können, informiert das EIU das EVU unverzüglich (z. B. in Textform oder durch Veröffentlichungen im Internet). Das EVU kann zu den geplanten Arbeiten Stellung nehmen.

6 Haftung

6.1 Grundsatz

- 6.1.1 Jede Vertragspartei haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die Nutzungsbedingungen (AT/BT) keine davon abweichenden Regelungen enthalten.
- 6.1.2 Im Verhältnis zwischen EIU 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. Das EIU kann im Besonderen Teil seiner Nutzungsbedingungen zur Höhe des Haftungsausschlusses eine abweichende Regelung treffen.

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 EIU 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 Abweichung von der vereinbarten Nutzung

Abweichungen von der vereinbarten Nutzung aufgrund unabwendbarer Ereignisse liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen jeweils zu Lasten und Gefahr der im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragsparteien, sofern zwischen den Partnern auf der Grundlage von Regelungen in den NBS-BT nichts anderes vereinbart ist. Dies gilt entsprechend bei solchen Abweichungen von der vereinbarten Nutzung, die auch bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht vermieden werden konnten. Die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit bleibt hiervon unberührt.

7 Gefahren für die Umwelt/ **Schädliche Umwelteinwirkungen**

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 EIU 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 EIU notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.

7.3 Bodenkontamination

Bei Bodenkontamination, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, veranlaßt das EIU 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 EIU und EVU

Ist das EIU als Zustandsstörer zur Beseitigung von Umweltschäden verpflichtet, die durch das EVU – auch unverschuldet – verursacht worden sind, trägt das EVU die dem EIU entstehenden Kosten. Hat das EIU 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.

7.5 Geräuschemissionen und -immissionen durch abgestellte Fahrzeuge

Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 22.11.2018 (Az. 7 C 7.17) ist das EIU als Betreiber von Abstellgleisen zugleich Betreiber einer nicht genehmigungsbedürftigen Anlage im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und somit verpflichtet, auch von abgestellten Fahrzeugen auf diesen Gleisen ausgehende schädliche Umwelteinwirkungen zu verhindern, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken. Derzeit erfolgt die Ermittlung der insoweit betroffenen Abstellanlagen und es wird die Ermittlung der Belastung der Umgebung/Nachbarschaft

durch konkrete Messungen vorbereitet. Dies betrifft insbesondere Fahrzeuggeräusche, die im sog. Bereitschaftsmodus auftreten.

Die Nutzung von Abstellgleisen durch Triebwagen und Lokomotiven während Betriebspausen und für die nächtliche Abstellung kann vor diesem Hintergrund derzeit nur unter dem Vorbehalt der Immissionsschutzrechtskonformität gewährt werden. Insbesondere für den Fall von Anordnungen der zuständigen Immissionsschutzbehörde und den Fall der Überschreitung von aus dem Bundes-Immissionsschutzgesetz und nachgeordneten Vorschriften (insb. TA Lärm) folgenden Immissionsgrenzwerten in der Nachbarschaft behält sich das EIU daher gegenüber sämtlichen Nutzern von Abstellgleisen das Recht vor, den Nutzungsvertrag nachträglich um Vorgaben zu ergänzen, die eine Nutzung nur unter der Bedingung gestatten, dass es während der Abstellzeit nicht zu fahrzeugbedingten Geräuschemissionen der abgestellten Fahrzeuge kommt.

Diese Vorgabe wird angepasst und konkretisiert werden, sobald aus konkreten Erkenntnissen über die Nachbarschaft und Messergebnissen der Schluss gezogen werden kann, bis zu welchem Ausmaß Geräuschemissionen von abgestellten Fahrzeugen an den konkreten Standorten der Abstellgleise mit dem Immissionsschutzrecht vereinbar sind.

THÜRINGER EISENBAHN

GmbH
Binderslebener Landstraße 183
99092 Erfurt



Nutzungsbedingungen Serviceeinrichtungen
Besonderer Teil

NBS-BT

gültig ab 18. November 2023

1. Allgemeine Informationen

Es gelten die Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen der Thüringer Eisenbahn – Allgemeiner Teil (SNB-AT) unter Beachtung der nachstehenden Bestimmungen.

1.1 Veröffentlichungen

Die Veröffentlichungen der SNB der Thüringer Eisenbahn GmbH erfolgen auf der Internet-Seite www.thueringer-eisenbahn.de.

1.2 Ansprechpartner

Thüringer Eisenbahn GmbH
Peter Raulfs
Betriebsleitung
Binderslebener Landstraße 183
99092 Erfurt
Tel. 0361 / 541 571-0
Fax 0361 / 541 571-24
peter.raulfs@thueringer-eisenbahn.de

2. Entgeltgrundsätze

2.1 Verkehrsstationen

Es werden zunächst die Kosten für die Vorhaltung und den Betrieb der Anlagen abgegrenzt, um daraus die Gesamtkosten zu ermitteln. Es wird dabei nach der Art der Serviceeinrichtung (und nicht nach dem Teilnetz) unterschieden. Im Fall der beiden Stationen werden die gewährten Zuschüsse entsprechend berücksichtigt.

Die ermittelte Summe der berücksichtigungsfähigen Kosten wird im Wege einer Divisionskalkulation nach dem zu erwartenden Regelvolumen der Leistungen auf die Pflichtleistungen verrechnet.

Bei den Stationsentgelten kommt eine Differenzierung entsprechend dem Nutzwert einer Station unter Verwendung unterschiedlicher Pauschalen (je nach Zuglänge) je Zughalt zur Anwendung.

- a) Bahnsteignutzung, je Zughalt (Stationsentgelt)
- b) Abstellgleisnutzung, je Tag und je Meter Gleislänge
- c) Gewährung eines Gleisanschlusses, je Kalenderjahr

Die Entgelte für einen Halt an einer Verkehrsstation sind im Einzelnen für die betreffende Verkehrstation aufgestellt. Die Entgelte sind in der jeweils gültigen Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen aufgeführt.

Das Entgelt errechnet sich je Verkehrshalt eines Reisezuges. Enden und Beginnen eines Reisezuges gelten als ein Verkehrshalt, soweit dazwischen kein Wegsetzen des Zuges vom Bahnsteig erfolgt. Anderenfalls gelten Enden und Beginnen eines Reisezuges jeweils als ein Verkehrshalt.

2.2 Abstell- und sonstige Nebengleise

Das Entgelt für die Nutzung von Abstell- und sonstigen Nebengleisen berechnet sich nach der Länge des genutzten Gleises aus einem Pauschalbetrag je Meter zuzüglich eines Nutzungsentgelts für die Anbindungsweiche. Die Anbindung kann ein- und zweiseitig erfolgen. Anbindungsweiche ist die jeweils nächste an ein anderes Gleis anschließende Weiche.

Es gelten folgende Anbindungskategorien:

Kategorie 1: Anbindung durch stellwerksbediente Weichen

Kategorie 2: Anbindung durch handbediente, stellwerksabhängige Weichen

Kategorie 3: Anbindung durch Handweichen

Die Entgelte richten sich nach der Nutzungsdauer je Tag, Woche, Monat oder Jahr. Die Entgelte ermäßigen sich bei längerfristig vereinbarter Nutzung, und zwar um

2% bei Bestellung über mehr als 2 Jahre;

3% bei Bestellung über mehr als 3 Jahre;

4% bei Bestellung über mehr als 4 Jahre;

5% bei Bestellung über mehr als 5 Jahre.

Die Entgelte werden nach der jeweils gültigen Trassen- und Anlagenentgeltliste – Punkt 4 Bahnhofsgleise – berechnet.

2.3 Versorgungseinrichtungen

Entgelte für Versorgungseinrichtungen (Wasser und Strom) werden pauschal mit einem Bereitstellungsentgelt nach Nutzungsfall und -zeit erhoben.

Die Entgelte sind in der jeweils gültigen Liste der Entgelte für Serviceeinrichtungen aufgeführt.

2.4 Ladestellen und Ladestraßen

Das Entgelt für die Benutzung von Ladestellen und Ladestraßen erfolgt je be- oder entladenen Wagen. Die Leistung umfaßt die Bereitstellung der Ladefläche für Straßenfahrzeuge neben dem Gleis sowie die Zu- und Abfahrt. Mit enthalten ist die Reinigung von Verunreinigungen durch Rückstände des Ladeguts um für das Ladegut üblichen Umfang.

Davon unberührt bleibt die Erhebung von Entgelten nach Punkt 2.2.

3. Stornierung und Änderung von Nutzungsbestellungen

3.1 Verkehrsstationen

Die Bedingungen für die Stornierung und Änderung richten sich nach den Bedingungen für die Stornierung und Änderung der Zugtrassen, im Zusammengang derer die Nutzung erfolgt (s. SNB-BT).

3.2 Abstell- und sonstige Nebengleise

Die Stornierung oder Änderung der Nutzung ist frühestens zum Ende des Zeitraums, für welchen die Nutzung vereinbart ist, möglich. Soweit eine Nutzungsdauer von mehr als einem Monat vereinbart ist, ist eine Stornierung und Änderung zum Ende des jeweils laufenden Monats möglich.

3.3 Versorgungseinrichtungen

Stornierungen oder Änderungen sind jederzeit möglich.

4. Anmeldefristen

Die Anmeldefristen für die Nutzung von Verkehrsstationen richten sich nach den Anmeldefristen für die zugehörigen Zugtrassen.

Die Anmeldung der Nutzung von Abstellgleisen und Versorgungseinrichtungen sowie Ladestellen und -straßen sind im allgemeinen ohne besondere Fristen jederzeit möglich.

5. Anreize zur Verringerung von Störungen

Das Anreizsystem beruht auf der Erfassung von Störungen durch Verspätungen in der Abfahrtszeit.

Maßstab ist die Soll-Abfahrtszeit des Zuges; wird diese durch eine verspätete Ankunft an der Station infolge einer verspäteten Zugfahrt bewirkt, die das EVU nicht zu vertreten hat, entfällt ein entsprechender Malus.

Verspätungen werden wie folgt pönalisiert:

Bei einer Verspätung der Abfahrt von [min] gegenüber der planmäßigen Abfahrtszeit	Pönale als Anteil des Nutzungsentgelts [%] für Reisezüge	
6 bis 15	10	
16 bis 30	25	
31 bis 60	50	
61 und mehr	50	

Das EIU hat die Pönalisierung schriftlich mit Nennung der Zugnummer, der geplanten Abfahrtszeit und der tatsächlichen Abfahrtszeit bis spätestens 72 Stunden nach Beginn der Zugfahrt dem EVU zu melden.

Soweit die Störungen durch das EIU zu vertreten sind, wird eine Reduzierung des gewöhnlichen Nutzungsentgelts gemäß folgender Übersicht gewährt.

Bei einer Verspätung der Abfahrt von [min] gegenüber der planmäßigen Abfahrtszeit	Reduzierung des Nutzungsentgelts [%] für Reisezüge	
6 bis 15	10	
16 bis 30	25	
31 bis 60	50	
61 und mehr	50	

Das EVU hat die beanspruchte Reduzierung schriftlich mit Nennung der Zugnummer, der geplanten Abfahrtszeit und der tatsächlichen Abfahrtszeit bis spätestens 72 Stunden nach Beginn der Zugfahrt dem EIU zu melden.

6. Verzeichnis der Serviceeinrichtungen

Ort	Verkehrsstation	Abstell- und sonstige Nebengleise				Sonstige Einrichtungen
		Gleis	Länge [m]	Anbindung	Kategorie	
Buttstädt	[3]	4	430	2x	1	
		7	165	1x	2	Laderampe
		8 [4]	115	1x	3	Ladestraße
Eckartsberga	[3]	3	305	1x	2	
Ernstthal [Rstg]	[3]	601	270	2x	2	
		604	255	2x	2	
		605	105	2x	2	
		606	211	2x	2	
Kölleda	[3]	11	230	1x	3	Ladestraße
		12	230	1x	3	
Lauscha	[3]	505 [1]	210	2x	1	1x E
		507	230	1x	2	
		508	80	1x	2	
Neuhaus a Rwg	Bstg. Gl. 701	703 [1]	190	2x	2	4x E Gl. 701
	Bstg. Gl. 702					
Olbersleben	Bstg. Gl. 1					
	Bstg. Gl. 2					
Sömmerda Unt Bf	[3]	4	220	1x	3	2x E
		5	295	1x	3	
		6	250	1x	3	
		7 [4]	320	1x	3	
Sonneberg Hbf	[3]	106 [2]	500	2x	1	4x E
		108	579	1x	1	Gl. 101/102
		109	414	2x	3	Ladestelle Gl.
		112	90	1x	2	109
Sonneberg Ost		201	250	1x	2	
		202	275	2x	3	
		203	70	1x	3	
Weißensee		3	183	2x	3	
		4	179	2x	3	

[1] Nur Kurzfristnutzung möglich

[2] Mit Oberleitung überspannt

[3] Station wird von der DB Station & Service AG betrieben.

[4] Gleis zur Zeit gesperrt. Nutzung gemäß besonderer Vereinbarung.

E: Elektrant

W: Wasserversorgung

7. Betriebsvorschriften

Es gilt die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) Teil A und B sowie die dort aufgeführten Bestimmungen und Regelwerke. Die SbV wird auf besondere Anforderung als Druckexemplar entgeltlich oder in elektronischer Form unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Sie steht zudem unter der Adresse www.thueringer-

eisenbahn.de zum Herunterladen bereit. Die Beschaffung von weiteren, nicht von der Thüringer Eisenbahn herausgegebenen Regelwerken, auf welche die SbV Bezug nimmt, obliegt dem EVU in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten.

**Sammlung betrieblicher
Vorschriften
(SbV)**

Teil B

Strecke

111

Eisfeld – Sonneberg [Thür] Hbf

Teil B.111**Vorbemerkungen**

Herausgeber: Thüringer Eisenbahn GmbH
Binderslebener Landstraße 183
99092 Erfurt
Tel. 0361/22089 – 70
info@thueringer-eisenbahn.de

Bearbeitung: Dipl.-Ing. P. Raulfs

Die SbV Teil B.111 für die Strecke Eisfeld – Sonneberg wird eingeführt von der Betriebsleitung der ThE und ist in der Fassung der Berichtigung 9 vom 12. Dezember 2021 an gültig. Frühere Fassungen bleiben gültig, sofern alle Berichtigungen bis zur zuletzt herausgegebenen eingearbeitet worden sind. Sie ist von allen Mitarbeitern im Betriebsdienst anzuwenden.

Eine von der ThE nicht genehmigte Vervielfältigung, Verbreitung und Weitergabe dieser Sammlung insbesondere an Dritte ist verboten.

Erfurt, den 07.10.2021

gez. Dipl.-Ing. P. Raulfs

Verteilungsplan

Diese Sammlung betrieblicher Vorschriften ist

(1) kollektiv zuzuteilen:

- a) Fahrdienstleiter und Weichenwärter
- b) Bahnmeisterei
- c) Signalmeisterei
- d) Eisenbahnverkehrsunternehmen
- e) Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht beim EBA, Ast Erfurt

(2) persönlich zuzuteilen:

- a) Mitarbeitern mit Leitungs- und Überwachungsaufgaben
- b) Mitarbeitern, die Fahrpläne und Bauanordnungen aufstellen

(3) zugänglich zu machen:

- a) allen übrigen im Betriebsdienst tätigen Bediensteten
- b) Lehrkräften für den Bahnbetrieb

Berichtigungen

Lfd. Nr. der Berichtigung	Bemerkungen	Gültig vom ... an	Berichtigt am	durch
1-9		12.12.21	In vorliegender Fassung enthalten	

Inhalt

Streckenbezogene Bestimmungen	Abschnitt 1
Örtliche Bestimmungen für den Bf Rauenstein[Thür]	Abschnitt 2.1
Örtliche Bestimmungen für den Bf Mengersgereuth-Hämmern	Abschnitt 2.2

Teil B.111

1. Streckenbezogene Bestimmungen

1.1 Allgemeines

a) Anlagen und Einrichtungen

Die Strecke 111 Eisfeld – Sonneberg [Thür] Hbf ist eingleisige Nebenbahn von km 0,843 (Einfahrsignal K Bf Eisfeld) bis km 31,950 (Einfahrsignal 1B Bf Sonneberg Hbf).

Die Strecke ist Geltungsbereich der Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE) und des Signalbuchs Ril 301.

Die Strecke wird im Zugleitbetrieb nach FV-NE betrieben und ist mit dem selbsttätigen Sicherungssystem Stresi-ZLB ausgerüstet. Es sind die Bestimmungen nach SbV Teil A Abschnitt 8 zu beachten.

Zugleitstelle ist der Bf Sonneberg Hbf.

b) Grenzen zu anderen Infrastrukturunternehmen

Die Strecke grenzt in km 0,843 (Einfahrsignal K des Bahnhofs Eisfeld) an die Infrastruktur der Deutschen Bahn AG, Regionalnetz Thüringen, Netzbezirk Suhl.

c) Besondere Bestimmungen für die Strecke

Alle Züge und Sperrfahrten, die den Bereich des Zugleitbetriebs befahren, müssen mit analogem Zugfunk ausgerüstet sein. Ist der Zugfunk gestört, ist gemäß den Bestimmungen zu FV-NE § 8 (3) in der SbV Teil A zu verfahren.

Triebfahrzeuge planmäßiger Züge haben einen Infrarotgeber für die Einschaltung von Bahnübergangssicherungsanlagen mitzuführen.

Im Bereich von Bahnsteigen dürfen Gleise nicht von arbeitenden Schneeräumfahrzeugen befahren werden.

d) Zugmeldungen über die Grenzen der Zugleitstrecke hinaus

Zu FV-NE § 10 (8)

Vor der Annahme eines Zuges von Eisfeld ist auch das Vorliegen der Bedingungen für die Erteilung der Fahrerlaubnis bis Rauenstein zu prüfen und die Beleglinie für den Abschnitt Eisfeld – Rauenstein ist einzutragen. Die Annahme erfolgt mit dem Wortlaut gemäß FV-NE § 10 (4) und beinhaltet die Fahrerlaubnis bis Rauenstein. Die Übermittlung der Fahrerlaubnis von Eisfeld nach Rauenstein erfolgt in Eisfeld durch die Zustimmung zur Abfahrt durch den dortigen Fdl.



e) Streckenkenntnis**Zu FV-NE § 31 (2)**

Aufgrund der Besonderheiten des Zugleitbetriebs ist das Befahren der Strecke in den Bereichen des Zugleitbetriebs ohne Streckenkenntnis bzw. mit eingeschränkter Streckenkenntnis verboten.

f) Nachschieben von Zügen**Zu FV-NE § 35 (2)**

Züge dürfen regelmäßig nachgeschoben werden. Das nachschiebende Triebfahrzeug ist stets mit dem Zug zu kuppeln.

1.2 Betriebsstellen

Lage [km]	Bezeichnung Abkürzung	Eigenschaft	Betriebliche Merkmale und Besonderheiten	s. SbV
0,0	Eisfeld UED	Bf, Zmst	DB Netz AG Zustimmung zur Abfahrt gilt als Fe bis RAU	Bebu, Angaben für das Streckenbuch
15,9	Rauenstein RAU	Bf, Zlfst	Richtungsbetrieb mit Rückfallweichen	B.111 2.1
25,4	Mengersgereuth-Hämmern MRH	Bf, Zlfst	Richtungsbetrieb mit Rückfallweichen	B.111 2.2
32,9	Sonneberg Hbf SOH	Bf, Zmst, Zlst	Gleise 103–106 mit Fahrleitung überspannt Vor Einf in Zlstr Ri MRH alle Züge Fa	B.110 Bebu, Angaben für das Strecken- buch

1.3 Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) und der Streckenneigung

Zu FV-NE § 45 (2) e

a) Richtung 1 Eisfeld – Sonneberg Hbf

1	2	3a	3b	4	5a	5b
ab km	km/h	Betriebsstelle	Lage km	Hinweise	Maßgebli. Neigung ‰	Anzahl Achsen/Bremse
	60	Eisfeld (DB)	0,00	– VZF 95 0 23 –	+24,5	0
3,5		Asig	0,2	Anfang ZLB		
			0,8	FV-NE Infrastrukturgrenze DB/ThE		
3,6	30					
8,9	60					
9,0	30					
		Bachfeld Hp	9,1			
		Schalkau Hp	10,7			
	60	Schalkau Mitte Hp	11,3			
15,3		Ne 1	15,3			
	40	Rauenstein	15,9	Einfahrt nach Gleis 1	+24,2	0
16,3				Fa für alle Züge		
20,1	60		18,3			
20,2	20					
		Seltendorf Hp	20,2			
		Effelder Hp	21,5	HALT		
	60	ET	21,5	ET (IRE) betätigen		
24,9		Ne 1	24,9			
	40	Mengersgereuth-Hämmern	25,4	Einfahrt nach Gleis 1	-25,0	0
		ET	25,4	HALT		
25,5				ET (IRE) betätigen		
	60	Mengersgereuth-Hämmern Ost Hp	26,8			
		Sonneberg West Hp	30,6			
31,0						
31,2	30					
32,0	60	Esig	32,0	Ril 408		
	40	Sonneberg Hbf		Zlst ZM für alle Züge		
				⚡ Gl. 103–106		

b) Richtung 2 Sonneberg Hbf - Eisfeld

1	2	3a	3b	4	5b	5c
ab km	km/h	Betriebsstelle	Lage km	Betriebsstelle	Maßgebl. Neigung ‰	Anzahl Achsen/ Bremsen
32,6	40	Sonneberg Hbf Asig	32,9	Zlst – VZF 95 0 23 –	+25,0	0
			32,8	Anfang ZLB Fa für alle Züge FV-NE		
31,3	60		32,0			
31,2	20					
25,7	60	Sonneberg West Hp	30,6			
		Mengersgereuth- Hämmern Ost Hp Ne 1	26,8 25,7			
25,0	40	Mengersgereuth- Hämmern	25,4	Einfahrt nach Gleis 2	-24,2	0
20,3	60	Effelder Hp	21,5			
20,2	20	Seltendorf Hp	20,2			
16,5	60		18,3			
		Ne 1	16,5			
15,4	40	Rauenstein	15,9	Einfahrt nach Gleis 2 Fa für alle Züge	-24,5	0
		Schalkau Mitte Hp	11,3			
	60	Schalkau Hp	10,7			
		Bachfeld Hp	9,2			
		Esig	0,8	Ril 408 Infrastrukturgrenze ThE/DB		
		Eisfeld (DB)	0,0			

1.4 Verzeichnis erforderlicher Mindestbremsleistung

Zu FV-NE § 41 (1)

Bremsweg: 400 m

Für Streckenabschnitt	Maßgebl. Gefälle [‰]		Mbr für zul. Geschwindigkeit [km/h]				
			25	30	40	50	60
Eisfeld – Rauenstein	25,0	R/P	32	36	48	64	86
		G	36	43	67	–	–
Rauenstein – Mengersgereuth-Hämmern	24,2	R/P	32	36	48	64	86
		G	36	43	67	–	–
Mengersgereuth-Hämmern – Sonneberg Hbf	24,5	R/P	32	36	48	64	86
		G	36	43	67	–	–

1.5 Zulässige Zuglängen

Zu FV-NE § 32 (1)

Einschränkungen der Zuglängen bestehen bei Halt bzw. bei Verkehrshalt von Reisezügen in den wie folgt aufgeführten Bahnhöfen/Haltepunkten.

bei Halt im Bf / Hp	Zulässige			
	Zuglänge für Güterzüge		Wagenzuglänge für Reisezüge	
	Ri 1	Ri 2	Ri 1	Ri 2
Hp Bachfeld	–	–	60	60
Hp Schalkau	–	–	60	60
Hp Schalkau Mitte	–	–	60	60
Bf Rauenstein	200	200	60	60
Hp Seltendorf	–	–	60	60
Hp Effelder	–	–	60	60
Bf Mengersgereuth-Hämmern	200	200	60	60
Hp Mengersgereuth-Hämmern Ost	–	–	60	60
Hp Sonneberg West	–	–	60	60
Bf Sonneberg Hbf	285 m (Gleis 105)		200 (Gleis 102+105)	

1.6 Zulässige Radsatz- und Meterlasten

Zu FV-NE § 32 (8)

Die zulässigen Radsatz- und Meterlasten entsprechen der Streckenklasse CM 4 der Ril 457.0301 der DB AG. Es beträgt

- a) die zulässige Radsatzlast: 21,0 t
- b) die zulässige Meterlast (Fahrzeuggewicht je Längeneinheit): 8,0 t/m

1.7 Verzeichnis Bahnübergänge

1 Str.- Ab- schnitt	2 Lage km	3 Kreu- zende Straße	4 Sicherung	5 Lage Ein- schaltpunkte		6 Lage ÜS		7 Überwachung Besonderheiten
				Ri 1	Ri 2	Ri 1	Ri 2	
UED	2,040	K 530	BÜP 93-LzH- ÜS	1,606	2,620	1,790	2,440	Ri 1 ▼ ÜS 250 m Auto-HET
	3,590	Feldweg	nichttechnisch					Ri 1 30 km/h
	4,420	Feldweg	nichttechnisch					
	5,050	Feldweg	nichttechnisch					
	5,725	Feldweg	nichttechnisch					
	7,926	Feldweg	nichttechnisch					
	8,900	Gemstr.	nichttechnisch					
	9,030	K 22	nichttechnisch					Ri 1 30 km/h
	9,980	B 89	BÜP 93-LzH- ÜS	9,400	10,414	9,580	10,230	Ri 2 ▼ ÜS 250 m Auto-HET
	11,140	Gemstr.	BÜP 93-LzH- ÜS	10,560	11,720	10,740	11,540 11,150	Auto-HET
	11,369	Gemstr.	BÜP 93-Lz- ÜS	10,789	11,949	10,969 11,358	11,769	Auto-HET
	11,780	Feldweg	nichttechnisch					
	14,150	Feldweg	nichttechnisch					
15,285	Gemstr.	nichttechnisch						
RAU	16,550	Feldweg	nichttechnisch					
	17,280	Feldweg	nichttechnisch					
	17,880	Feldweg	nichttechnisch					
	18,530	Feldweg	nichttechnisch					
	19,264	Feldweg	nichttechnisch					
	19,490	Feldweg	nichttechnisch					
	20,195	L 2677	nichttechnisch					20 km/h
	21,765	Gemstr.	EBÜT 80-LzH- ÜS	21,553 (IRE)	22,345	21,700	22,165	Ri 1: IRE in Höhe Ne 5 betätigen Auto-HET
	22,370	Feldweg	nichttechnisch					
24,220	Feldweg	nichttechnisch						
MGH	25,420	RÜ	BÜP 93-LzV	25,403 (IRE)	26,400	25,416	25,916	Ri 1: IRE in Höhe Ne 5 betätigen Auto-HET
	25,497	L 2657	BÜP 93-LzH					
	26,551	Gemstr.	BÜP 93-LzH	25,971	27,131	26,151	26,951 26,561	Auto-HET
	28,495	Waldweg	nichttechnisch					
	30,510	Fußweg	nichttechnisch					
	31,180	Gemstr.	nichttechnisch					Ri 1 30 km/h Ri 2 20 km/h
32,390	Fußweg	nichttechnisch						

1.8 Einschränkungen der Sicherheitsräume

Bereiche mit Einschränkungen des Sicherheitsraums mit einer Gesamtlänge von mehr als 10 m, die von Personen ggf. nur unter besonderen Bedingungen betreten werden dürfen:

Einschränkung	Lage km	Länge l/r [m]	betriebliche Maßnahmen
Brückengeländer bahnrechts im Abstand von 2,44 m von Gleisachse	2,163 – 2,178	–/15	keine
Brückengeländer beidseitig im Abstand von 2,40 m von Gleisachse	13,285 – 13,296	11/11	Begehen der Brücke nur mit Zustimmung des Zlr Sonneberg Hbf; Arbeiten nur unter Sperrung des Gleises
Brückengeländer beidseitig im Abstand von 2,2 ... 2,30 m von Gleismitte	25,762 – 25,856	94/94	Begehen der Brücke nur mit Zustimmung des Zlr Sonneberg Hbf; Arbeiten nur unter Sperrung des Gleises
Brückengeländer beidseitig im Abstand von 2,20 ... 2,30 m von Gleismitte	30,165 – 30,337	172/172	Begehen der Brücke nur mit Zustimmung des Zlr Sonneberg Hbf; Arbeiten nur unter Sperrung des Gleises
Brückengeländer beidseitig im Abstand von 2,30 m von Gleismitte	31,330 – 31,350	20/20	Begehen der Brücke nur mit Zustimmung des Zlr Sonneberg Hbf; Arbeiten nur unter Sperrung des Gleises

2.1 Örtliche Bestimmungen für den Bahnhof Rauenstein [Thür]

2.11 Allgemeines

a) Beschreibung und Lage

Der Bahnhof Rauenstein [Thür] (Abk. RAU) ist Kopfbahnhof und unbesetzte Zuglaufstelle auf der Strecke Eisfeld – Sonneberg [Thür] Hbf. Zugleitstelle ist der Bahnhof Sonneberg Hbf. Angrenzende Zugmeldestelle ist der zur DB Netz AG gehörende Bahnhof Eisfeld; angrenzende Zuglaufstelle in Richtung Sonneberg ist der Bahnhof Mengersgereuth-Hämmern.

Der Bahnhof ist durch Trapeztafeln Ne 1 jeweils in km 15,295 aus Richtung Eisfeld sowie in km 16,535 von Mengersgereuth-Hämmern gegen die freie Strecke abgegrenzt.

Der Bahnhof ist für Richtungsbetrieb mit Rückfallweichen ausgerüstet.

b) Gleise

Haupt-Gleis Nr.	Neben-Gleis Nr.	Zweckbestimmung	Nutzlänge [m]	Verfügbare Gleislänge [m]	Bemerkungen
1 West		Einfahrgleis aus Richtung Eisfeld	60		Regeleinfahrt für Reisezüge mit Verkehrshalt
2 West		Einfahrgleis aus Richtung Sonneberg	60		Regeleinfahrt für Reisezüge mit Verkehrshalt
1 Ost		Einfahrgleis aus Richtung Eisfeld für Güterzüge	112		
2 Ost		Einfahrgleis aus Richtung Sonneberg für Güterzüge	113		
1			202		Gleis 1 Ost und West
2			203		Gleis 2 Ost und West
	3	Rangiergleis		48	Keine Abstellung zulässig

Über die Gleise 1 und 2 führt ein höhengleicher Bahnsteigzugang.

c) Nebenanlagen

Keine vorhanden

d) Fernmeldeeinrichtung

-) Zugfunk VZF 95 Kanal O 23
-) Streckenfernsprechverbindung

e) Versorgungseinrichtungen

Die Stromversorgung erfolgt durch das öffentliche Netz der Thüringer Energieversorgung AG (TEAG).

Störungen sind an den Zugleiter Sonneberg Hbf zu melden.

2.12 Bestimmungen zur FV-NE

Sicherung der Reisenden

Zu FV-NE § 7 (5)

Bei der Einfahrt eines Zuges nach den Gleisen 1 Ost und 2 Ost ist vor dem Befahren des Reisendenüberwegs durch das führende Triebfahrzeug Achtungssignal zu geben.

Das Halten auf dem Reisendenüberweg ist nicht zulässig, solange die Gleise von Reisenden überschritten werden müssen.

▲ Rückmeldung, Ankunfts meldung, Verlassensmeldung

Zu FV-NE § 10 (5)

▲ Für die Abgabe der Ankunfts meldung muß der Zug die Zugschlußstelle gemäß folgender Aufstellung geräumt haben.

Einfahrt nach Gleis aus Richtung		Zugschlußstelle
Eisfeld	Sonneberg	Zug ist mit Schluß vorbeigefahren an
1 West		Merkschild »PZB« an Spitze Weiche 2
1 Ost		Merkpfeosten zwischen Gl. 1 und 2 hinter Reisendenüberweg
	2 West	Merkschild »PZB« an Spitze Weiche 4
	2 Ost	Merkpfeosten zwischen Gl. 1 und 2 hinter Reisendenüberweg

Wenn ein Zug in Gleis 1 Ost bzw. 2 Ost einfährt und hinter der zugehörigen Zugschlußstelle zum Halten gekommen ist, ist die Ankunfts meldung durch die Meldung »in Gleis ... Ost« zu ergänzen.

▲ Abstellmeldung

Zu FV-NE § 10 (5a)

▲ Die Abgabe der Abstellmeldung ist in Rauenstein nicht zulässig.

Rückmeldung

Zu FV-NE § 10 (8)

Ein Zug ist in der Regel sofort, spätestens jedoch nach fünf Minuten nach Eisfeld zurückzumelden, nachdem der Zug in Rauenstein eine Ankunfts meldung, oder bei

Zügen, für die keine Ankunfts- und Verlassensmeldung vorgeschrieben ist, eine Verlassensmeldung abgegeben hat.

Aufbewahrung der Schlüssel

Zu FV-NE § 15 (10)

Der Schlüssel für die Rückfallweichen 1 bis 4 wird auf dem Stellwerk Sf Sonneberg Hbf aufbewahrt. ▲

Gleichzeitige Einfahrt

Zu FV-NE § 17 (2)

Die gleichzeitige Einfahrt von Eisfeld und von Mengersgereuth-Hämmern ist zulässig, sofern die Einfahrweichen in Grundstellung liegen.

Bedingungen für die Zustimmung bzw. Fahrerlaubnis

Zu FV-NE § 17 (7) b) 4.

Die Fahrerlaubnis bis Rauenstein darf auch mit Auftrag »vorsichtige Einfahrt« nicht erteilt werden, wenn vom vorausgefahrenen Zug keine Verlassensmeldung von Rauenstein oder Rückmeldung von Eisfeld vorliegt. ▲
▲
▲
▲

Kreuzungen

Zu FV-NE § 20 (2)

Kreuzungen sind in beiden Richtungen zulässig.

Reihenfolge der Einfahrt

Zu FV-NE § 20 (3)

Auf die Festlegung der Reihenfolge der Einfahrt im Fahrplan wird verzichtet. Abweichungen werden, soweit erforderlich, vom Zugleiter mittels Befehl mitgeteilt.

Es erfolgt für alle Züge grundsätzlich die Einfahrt

-) aus Richtung Sonneberg nach Gleis 2
-) aus Richtung Eisfeld nach Gleis 1

wobei Reisezüge mit Verkehrshalt grundsätzlich im Gleis 1 West bzw. 2 West zum Halten kommen.

Überholungen

Zu FV-NE § 21 (2) - (4)

Überholungen sind zulässig, sofern der zu überholende Zug im Gleis 1 Ost bzw. 2 Ost hält und das Gleis 1 West bzw. 2 West vollständig geräumt hat.

Besonderheiten beim Rangieren**Zu FV-NE § 51 (13)**

Das Rangieren ist verboten, solange Zugfahrten zugelassen sind.

Innerhalb des Bahnhofs befinden sich Magnete der Stresi-ZLB. Es sind beim Rangieren die Bestimmungen der SbV Teil A, Abschnitt 8 zu beachten.

Das Umsetzen von einzeln fahrenden Triebfahrzeugen erfolgt unter Nutzung der Grundstellung der Rückfallweichen, sofern es der Zugleiter nicht anders angeordnet hat.

Rangieren im Gefälle**Zu FV-NE § 53 (5)**

Gleise des Bahnhofs Rauenstein weisen teilweise eine Neigung von mehr als 2,5‰ auf.

Gleise	von	bis	max. Neigung [‰]	Bemerkungen
1	Ne 1	Ra 10	28,6	Fahrzeuge abstellen verboten
1	W 2	W 5	3,3	
2	W 4	W 5	3,1	

In Richtung Eisfeld schließt sich ein Gefälle von mehr als 2,5 ‰ an. Die maßgebliche Neigung beträgt 28,6 ‰. In Richtung Mengersgereuth-Hämmern schließt sich ein Gefälle mit einer maßgeblichen Neigung von 19,1 ‰ an.

Verschieben ohne Rangierpersonal**Zu FV-NE § 53 (10)**

Das Verschieben von Fahrzeugen ohne Rangierpersonal ist verboten.

Befahren des Reisendenzugangs**Zu FV-NE § 55 (2)**

Der Reisendenzugang zum Bahnsteig Gleis 2 ist von Rangierfahrten mit Schrittgeschwindigkeit und mit vorheriger Abgabe eines Achtungssignals zu befahren.

Abstoßen und Ablaufenlassen**Zu FV-NE § 56 (1) d**

Das Abstoßen und Ablaufenlassen ist verboten.

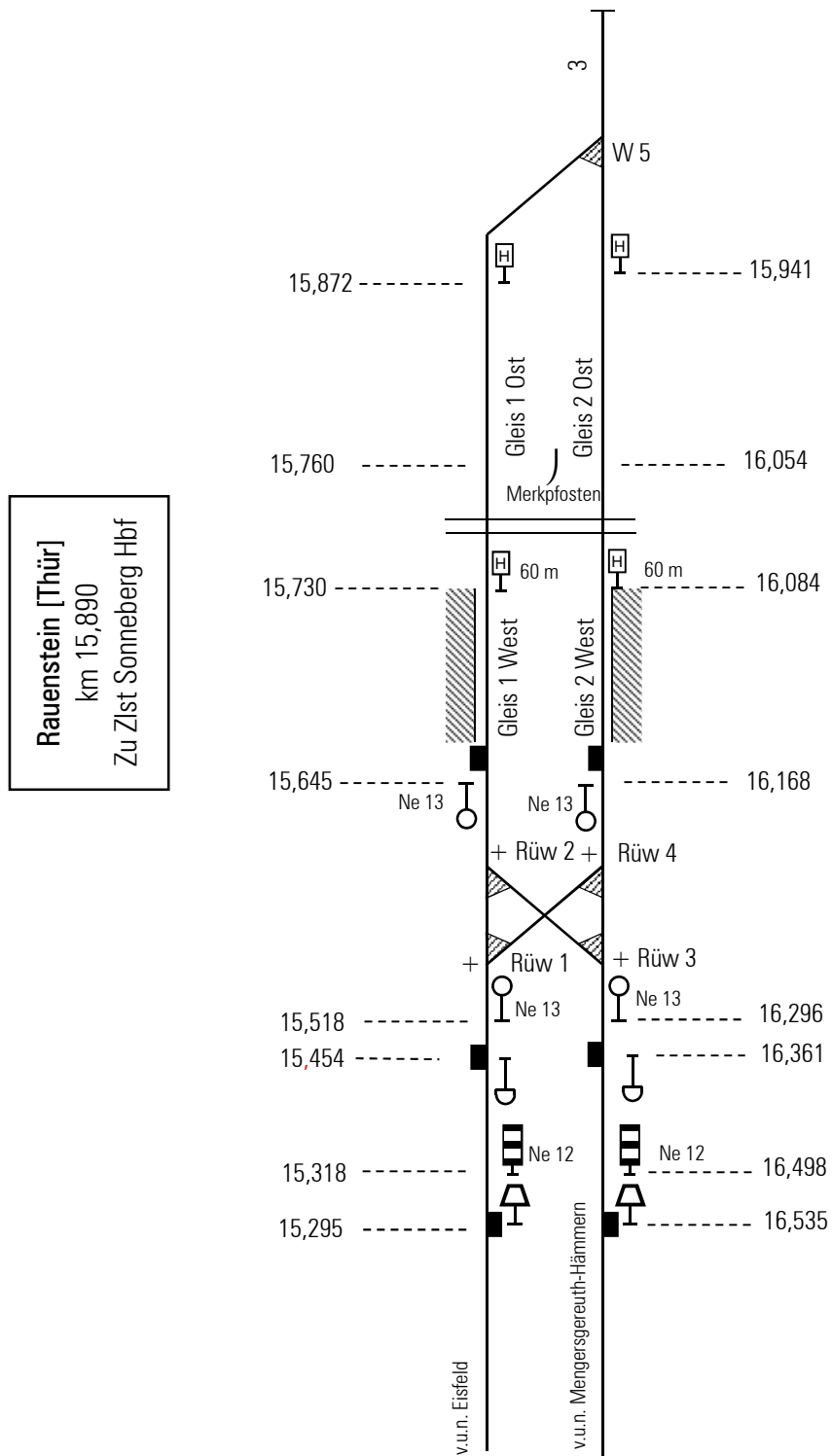
Festlegen von Fahrzeugen**Zu FV-NE § 58 (3)**

Fahrzeuge sind im gesamten Bahnhofsbereich stets festzulegen.

2.13 Bestimmungen zum Signalbuch

(bleibt frei)

(Lageplanskizze)



2.2 Örtliche Bestimmungen für den Bahnhof Mengersgereuth-Hämmern

2.21 Allgemeines

a) Beschreibung und Lage

Der Bahnhof Mengersgereuth-Hämmern (Abk. MRH) ist unbesetzte Zuglaufstelle auf der Strecke Eisfeld – Sonneberg [Thür] Hbf. Zugleitstelle ist der Bahnhof Sonneberg Hbf. Angrenzende Zugmeldestelle ist der Bahnhof Sonneberg Hbf, angrenzende Zuglaufstelle in Richtung Eisfeld ist der Bahnhof Rauenstein.

Der Bahnhof ist durch Trapeztafeln Ne 1 jeweils in km 24,857 aus Richtung Rauenstein sowie in km 25,697 von Sonneberg gegen die freie Strecke abgegrenzt.

Der Bahnhof ist für Richtungsbetrieb mit Rückfallweichen ausgerüstet.

b) Gleise

Haupt- Gleis Nr.	Neben- Gleis Nr.	Zweckbestimmung	Nutzlänge [m]	Verfügbare Gleislänge [m]	Bemerkungen
1		Durchg. Hauptgleis in Richtung Sonneberg Hbf	258 (60)		Vor Weiterfahrt IRE für Bü betätigen
2		Durchg. Hauptgleis in Richtung Eisfeld	258 (60)		Durchfahrten zugelassen

Die Bahnsteiglängen sind in Klammern angegeben. Über die Gleise 1 und 2 führt ein höhengleicher Bahnsteigzugang.

c) Nebenanlagen

Keine vorhanden

d) Fernmeldeeinrichtung

-) Zugfunk VZF 95 Kanal O 23
-) Streckenfernsprechverbindung

e) Versorgungseinrichtungen

Die Stromversorgung erfolgt durch das öffentliche Netz der Thüringer Energieversorgung AG (TEAG).

Störungen sind an den Zugleiter Sonneberg Hbf zu melden.

2.22 Bestimmungen zur FV-NE

▲ Rückmeldung, Ankunfts meldung, Verlassensmeldung

Zu FV-NE § 10 (5)

▲ Für die Abgabe der Ankunfts meldung muß der Zug die Zugschlußstelle gemäß folgender Aufstellung geräumt haben.

Einfahrt nach Gleis aus Richtung Eisfeld	Richtung Sonneberg	Zugschlußstelle Zug ist mit Schluß vorbeigefahren an
	2	Reisendenüberweg
1		Grenzzeichen W 1

Aufbewahrung der Schlüssel

Zu FV-NE § 15 (10)

▲ Der Schlüssel für die Rückfallweichen 1 und 2 wird auf dem Stellwerk Sf Sonneberg Hbf aufbewahrt.

Gleichzeitige Einfahrt

Zu FV-NE § 17 (2)

Die gleichzeitige Einfahrt von Rauenstein und von Sonneberg Hbf ist zulässig, sofern die Einfahrweichen in Grundstellung liegen.

Durchfahrt von Zügen

Zu FV-NE § 17 (9)

Die Durchfahrt von Zügen ist nur in Richtung Rauenstein zulässig. Alle Züge in Richtung Sonneberg müssen halten und vor der Weiterfahrt den Bü sichern.

Kreuzungen

Zu FV-NE § 20 (2)

Kreuzungen sind in beiden Richtungen zulässig.

Reihenfolge der Einfahrt

Zu FV-NE § 20 (3)

Auf die Festlegung der Reihenfolge der Einfahrt im Fahrplan wird verzichtet. Abweichungen werden, soweit erforderlich, vom Zugleiter mittels schriftlichen Befehls mitgeteilt.

Es erfolgt für alle Züge grundsätzlich die Einfahrt

-) aus Richtung Sonneberg nach Gleis 2
-) aus Richtung Eisfeld nach Gleis 1

Überholungen**Zu FV-NE § 21 (2) - (4)**

Überholungen sind nicht zulässig.

Besonderheiten beim Rangieren**Zu FV-NE § 51 (13)**

Das Rangieren ist verboten, solange Zugfahrten zugelassen sind.

Innerhalb des Bahnhofs befinden sich Magnete der Stresi-ZLB. Es sind beim Rangieren die Bestimmungen der SbV Teil A, Abschnitt 8 zu beachten.

Das Umsetzen von einzeln fahrenden Triebfahrzeugen erfolgt unter Nutzung der Grundstellung der Rückfallweichen, sofern es der Zugleiter nicht anders angeordnet hat.

Rangieren im Gefälle**Zu FV-NE § 53 (5)**

Gleise des Bahnhofs Mengersgereuth-Hämmern weisen teilweise eine Neigung von mehr als 2,5‰ auf.

Gleise	von	bis	max. Neigung [‰]	Bemerkungen
1	Ne 1	W 1	19,1	Kein Abstellen zulässig
2	Ne 5	Ne 1	19,1	

In Richtung Rauenstein schließt sich ein Gefälle von mehr als 2,5 ‰ an. Die maßgebliche Neigung beträgt 19,1 ‰

Verschieben ohne Rangierpersonal**Zu FV-NE § 53 (10)**

Das Verschieben von Fahrzeugen ohne Rangierpersonal ist verboten.

Befahren von Übergängen**Zu FV-NE § 55 (1)**

Beim Rangieren sind die BÜSA des Reisendenüberwegs sowie des Bü km 24,497 vor dem Befahren mittels der Auto-HET-Schleifen einzuschalten. Die Ausschalterschleifen sind vollständig zu befahren und zu räumen, bevor eine erneute Einschaltung erfolgen kann.

Abstoßen und Ablaufenlassen**Zu FV-NE § 56 (1) d**

Das Abstoßen und Ablaufenlassen ist verboten.

Festlegen von Fahrzeugen

Zu FV-NE § 58 (3)

Fahrzeuge sind im gesamten Bahnhofsbereich stets festzulegen.

2.23 Bestimmungen zum Signalbuch

(bleibt frei)

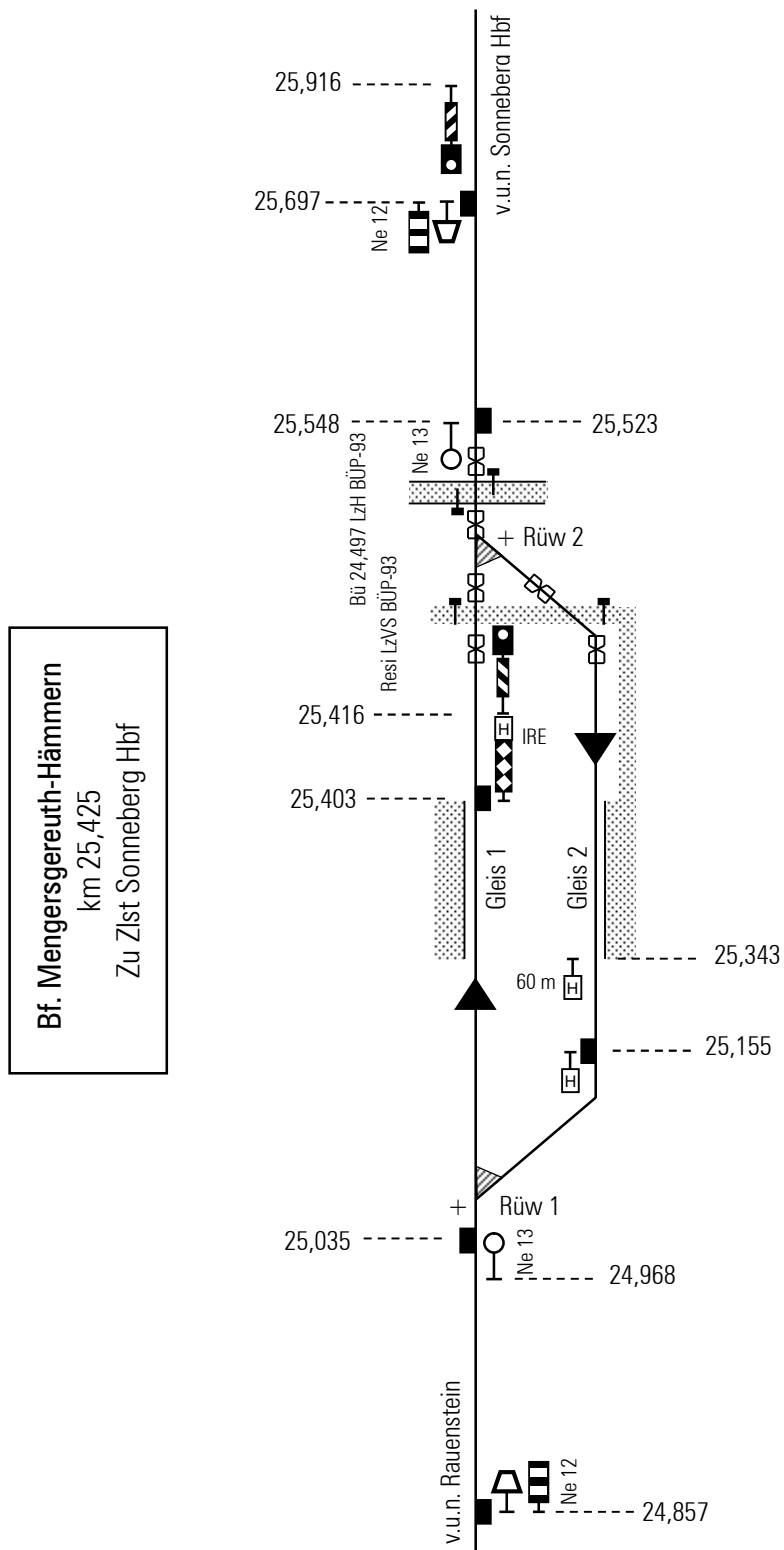
2.24 Sonstige Bestimmungen**Sichern des Bahnübergangs**

Die Sicherungsanlage des Bü 25,497 einschließlich des Reisendenüberwegs ist für Züge in Richtung Sonneberg durch den Triebfahrzeugführer mittels Infrarotgeber einzuschalten. Die Infrarotempfänger befinden sich am Signal Ne 5. Ist ausnahmsweise kein Infrarotgeber vorhanden, ist eine Einschaltung mittels Auto-HET vorzunehmen.

Die Einschaltung darf erst vorgenommen werden, wenn die Fahrerlaubnis zur Weiterfahrt vorliegt.

Muß ein Zug ausnahmsweise aus Gleis 2 nach Sonneberg ausfahren, ist die Bahnübergangssicherungsanlage mittels Infraroteinschalter an Gleis 1 einzuschalten. Das an Gleis 1 stehende Überwachungssignal (km 25,416) ist hierbei auch für die Ausfahrt aus Gleis 2 gültig.

(Lageplanskizze)



**Sammlung betrieblicher
Vorschriften
(SbV)**

Teil B

Strecke

112

**Sonneberg [Thür] Hbf –
Neuhaus a Rwg**

**In der Fassung der Berichtigung 8
Gültig ab 12.12.2021**

Teil B.112

Vorbemerkungen

Herausgeber: Thüringer Eisenbahn GmbH
Binderslebener Landstraße 183
99092 Erfurt
Tel. 0361/22089 - 70
info@thueringer-eisenbahn.de

Bearbeitung: Dipl.-Ing. P. Raulfs

Die SbV Teil B.112 für die Strecke Sonneberg Hbf – Neuhaus a Rwg wird eingeführt von der Betriebsleitung der ThE und ist in der Fassung der Berichtigung 8 vom 12. Dezember 2021 an gültig. Frühere Fassungen bleiben gültig, sofern alle Berichtigungen bis zur zuletzt herausgegebenen eingearbeitet worden sind. Sie ist von allen Mitarbeitern im Betriebsdienst anzuwenden.

Eine von der ThE nicht genehmigte Vervielfältigung, Verbreitung und Weitergabe dieser Sammlung insbesondere an Dritte ist verboten.

Erfurt, den 07.10.2021

gez. Dipl.-Ing. P. Raulfs

Verteilungsplan

Diese Sammlung betrieblicher Vorschriften ist

(1) kollektiv zuzuteilen:

- a) Fahrdienstleiter und Weichenwärter
- b) Bahnmeisterei
- c) Signalmeisterei
- d) Eisenbahnverkehrsunternehmen
- e) Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht beim EBA, Ast Erfurt

(2) persönlich zuzuteilen:

- a) Mitarbeitern mit Leitungs- und Überwachungsaufgaben
- b) Mitarbeitern, die Fahrpläne und Bauanordnungen aufstellen

(3) zugänglich zu machen:

- a) allen übrigen im Betriebsdienst tätigen Bediensteten
- b) Lehrkräften für den Bahnbetrieb

Berichtigungen

Lfd. Nr. der Berichtigung	Bemerkungen	Gültig vom ... an	Berichtigt am	durch
1-8			In vorliegender Fassung enthalten	

Inhalt

Streckenbezogene Bestimmungen	Abschnitt 1
Örtliche Bestimmungen für die Awanst Sonneberg Ost Gbf	Abschnitt 2.1
Örtliche Bestimmungen für die Awanst Hüttengrund Hartsteinwerk	Abschnitt 2.2
Örtliche Bestimmungen für den Bf Blechhammer	Abschnitt 2.3
Örtliche Bestimmungen für den Bf Lauscha	Abschnitt 2.4
Örtliche Bestimmungen für den Bf Ernstthal [Rstg]	Abschnitt 2.5
Örtliche Bestimmungen für den Bf Neuhaus a Rwg	Abschnitt 2.6

Teil B.112

1. Streckenbezogene Bestimmungen

1.1 Allgemeines

a) Anlagen und Einrichtungen

Die Strecke 112 Sonneberg [Thür] Hbf – Neuhaus ist eingleisige Nebenbahn von km 20,382 (Einfahrtsignal 1F Bf. Sonneberg Hbf) bis Bf. Neuhaus a Rwg.

Die Strecke ist Geltungsbereich der Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE) und des Signalbuchs Ril 301.

Die Strecke wird im Zugmeldebetrieb betrieben und vollumfänglich durch das Zentralstellwerk Sonneberg Hbf ferngesteuert. Die Strecke ist mit Streckenblock ausgerüstet.

Alle Züge und Sperrfahrten müssen mit analogem Zugfunk ausgerüstet sein. Ist der Zugfunk gestört, ist gemäß den Bestimmungen zu FV-NE § 8 (3) in der SbV Teil A zu verfahren.

b) Grenzen zu anderen Infrastrukturunternehmen

Bei km 22,735 befindet sich die Grenze zur Deutschen Regionaleisenbahn GmbH zur stillgelegten Strecke nach Probstzella. Ein Übergang ist nicht möglich, das Gleis ist vom Bf Ernstthal kommend durch einen Gleisabschluß abgegrenzt.

c) Besondere Bestimmungen für die Strecke

Im Bereich von Bahnsteigen dürfen Gleise nicht von arbeitenden Schneeräumfahrzeugen befahren werden.

d) Führen des Zugmeldebuchs

Zu FV-NE § 11 (1)

Für den Fernsteuerbereich Sonneberg Hbf – Neuhaus a Rwg ist durch den Fdl Sonneberg Hbf das Zugmeldebuch gemäß Anhang 1 zu führen.

e) Nachschieben von Zügen

Zu FV-NE § 35 (2)

Züge dürfen außer im Abschnitt Lauscha – Ernstthal regelmäßig nachgeschoben werden. Das nachschiebende Triebfahrzeug ist stets mit dem Zug zu kuppeln.

1.2 Betriebsstellen

Lage [km]	Bezeichnung Abkürzung	Eigenschaft	Betriebliche Merkmale und Besonderheiten	s. SbV
0,0	Sonneberg [Thür] Hbf SOH	Bf	Geltungsbereich Ril 408 d. DB	B.110 2.1 (Bebu)
21,4	Sonneberg [Thür] Ost Gbf SOG	Awanst		B.112 2.1
26,1	Hüttengrund Hartsteinwerk HGA	Awanst		B.112 2.2
27,8	Blechhammer [Thür] BHR	Bf		B.112 2.3
38,5	Lauscha [Thür] LAU	Bf		B.112 2.4
45,0	Ernstthal [Rstg] ETL	Bf		B.112 2.5
26,4	Neuhaus a Rwg NHS	Bf		B.112 2.6

1.3 Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten (VzG) und der Streckenneigung

Zu FV-NE § 45 (2) e

a) Richtung 1 Sonneberg Hbf – Neuhaus a Rwg

1	2	3a	3b	4	5a	5b
ab km	km/h	Betriebsstelle	Lage km	Hinweise	Maßgebl. Neigung ‰	Anzahl Achsen/Bremse
20,0	40	Sonneberg [Thür] Hbf Asig	19,5	ZF E 60	-2,0	24
			19,6	⚡ Gl. 103–106 VZF 95 O 19, FV-NE		
21,9	60	Sonneberg [Thür] Ost Gbf Awanst	21,4	Bedienungsfahrten UT betätigen	+16,0	4
		Sonneberg [Thür] Ost Hp	21,9			
22,0	40					
24,5	60	Sonneberg [Thür] Nord Hp	24,0			
24,5	20					
26,0	60	Hüttengrund Hp	25,9			
26,5	50	Hüttengrund Hartsteinwerk Awanst	26,1	Bedienungsfahrten 2x UT in km 25,547 betätigen		
27,7	60	Esig	27,5			
28,2	50	Blechhammer [Thür] Asig	27,8		+25,1	0
			27,9			
29,1	60					
29,3	50					
31,4	60					
31,7	50					
32,4	60	Steinach [Thür] Süd	32,1			
32,6	50					
33,4	60	Steinach [Thür]	33,2			
34,5	50					

1	2	3a	3b	4	5a	5b
34,5	60	Esig † Lauscha [Thür] Asig Oberlauscha Hp Esig Ernstthal [Rstg] Asig Neuhaus-Igelshieb Hp Esig Neuhaus a Rwg		Esig links km-Sprung 38,500 → 38,678 +178 m km-Wechsel 45,030 → 23,318 † Gl. 701	+25,1	0
35,8						
37,8	50		37,8			
	40		38,5			
39,2			38,8			
43,2	60		43,3			
43,3	20					
44,5	60		44,5			
	40		45,0			
23,6			23,4			
25,7	60	25,4				
	40	25,7				
		26,4				
					+31,6	0
					+24,5	0

b) Richtung 2 Neuhaus a Rwg – Sonneberg Hbf

1	2	3a	3b	4	5a	5b
ab km	km/h	Betriebsstelle	Lage km	Hinweise	Maßgebl. Neigung ‰	Anzahl Achsen/Bremse
24,3	60	Neuhaus a Rwg Asig Neuhaus-Igelshieb Hp Esig Ernstthal [Rstg] Asig Oberlauscha Hp Esig †	26,4	VZF 95 0 19	-24,5	0
			26,2			
			25,4			
	40		24,1			
			23,3			
			45,0			
44,7						
43,4	60					
43,3	20					
39,8	60		43,2			
39,6	50	39,6				
					-31,6	0

1	2	3a	3b	4	5a	5b
	40	Lauscha [Thür]	38,7	km-Sprung 36,678 → 38,500 –178 m	–25,1	0
38,1		Asig	38,5			
35,8	50					
34,5	60					
33,4	50					
32,6	60	Steinach [Thür]	33,2			
32,4	50					
31,7	60	Steinach [Thür] Süd	32,1			
31,4	50					
29,3	60					
29,1	50					
28,4	60	Esig	28,4			
27,8	40	Blechhammer [Thür]	27,8			
		Asig	27,8		–16,0	4
27,7	50					
26,5	60			Lf 6+7 links		
26,0	50	Hüttengrund Hartsteinwerk Awanst	26,1	Beginnende Sperrfahrten ET betätigen		
22,1	60	Hüttengrund Hp Sonneberg [Thür] Nord Hp	25,9 24,0			
21,9	40					
	60	Sonneberg [Thür] Ost Hp Sonneberg [Thür] Ost Gbf Awanst	21,9 21,4		+2,0	24
20,4		Esig	26,4	Ril 408		
	40	Sonneberg [Thür] Hbf	19,5	⚡ Gl. 103–106 ZF E 60		

1.4 Verzeichnis erforderlicher Mindestbremswertstufen

Zu FV-NE § 41 (1)

Bremsweg: 700 m

Für die Festlegung der Mindestbremswertstufen wird in Streckenabschnitten mit verkürzten Signalabständen die Bremswertstufe für 400 m angewendet.

Für Streckenabschnitt	Maßgebli. Gefälle [‰]		Mbr für zul. Geschwindigkeit [km/h]				
			25	30	40	50	60*
Sonneberg Hbf – Sonneberg Ost	2,0	R/P	7	10	17	30	49
		G	11	15	27	47	77
Sonneberg Ost – Blechhammer	16,0	R/P	23	26	37	52	73
		G	27	33	53	81	–
Blechhammer – Lauscha	25,1	R/P	38	42	54	72	96
		G	41	49	76	–	–
Lauscha – Ernstthal	31,6	R/P	44	49	61	80	96
		G	47	56	86	–	–
Ernstthal – Neuhaus a Rwg	24,5	R/P	32	36	48	64	86
		G	36	43	67	–	–

*Geschwindigkeit nur für Züge mit wirkender Magnetschienenbremse zulässig

1.5 Zulässige Zuglängen

Zu FV-NE § 32 (1)

Einschränkungen der Zuglängen bestehen bei Halt bzw. bei Verkehrshalt von Reisezügen in den wie folgt aufgeführten Bahnhöfen/Haltepunkten.

bei Halt im Bf / Hp	Zulässige			
	Zuglänge für Güterzüge		Wagenzuglängen für Reisezüge	
	Ri 1	Ri 2	Ri 1	Ri 2
Sonneberg Hbf	s. SbV Teil B.110 Abschn. 2.1			
Sonneberg Ost Gbf Awanst	250	250	–	–
Sonneberg Ost Hp	–	–	60	60
Sonneberg Nord Hp	–	–	60	60
Hüttengrund Hp	–	–	60	60
Hüttengrund Hartsteinwerk Awanst	150	150	–	–
Blechhammer	160	160	60	60
Steinach Süd Hp	–	–	60	60
Steinach Hp	–	–	60	60
Lauscha	200 Gl. 501: 110	200 Gl. 501: 110	80	80
Oberlauscha Hp	–	–	60	60
Ernstthal	200	200	60	60
Neuhaus-Igelshieb	–	–	60	60
Neuhaus a Rwg	Gleis 701: 100 Gleis 702: 180		Gleis 701: 60 Gleis 702: 110	

1.6 Zulässige Radsatz- und Meterlasten

Zu FV-NE § 32 (8)

Die zulässigen Achs- und Meterlasten entsprechen der Streckenklasse CM 4 der Ril 457.0301 der DB AG. Es beträgt

- a) die zulässige Radsatzlast: 21,0 t
- b) die zulässige Meterlast (Fahrzeuggewicht je Längeneinheit): 8,0 t/m

Davon abweichend ist für Bedienungsfahrten der Awanst Sonneberg Ost Gbf und Hüttengrund-Hartsteinwerk zwischen Sonneberg Hbf und Blechhammer eine Radsatzlast von 22,5 t zulässig.

1.7 Verzeichnis Bahnübergänge

1 Str.- Ab- schnitt	2 Lage km	3 Kreu- zende Straße	4 Sicherung	5 Lage Ein- schaltpunkte		6 Lage ÜS		7 Überwachung Besonderheiten
				Ri 1	Ri 2	Ri 1	Ri 2	
SOH	20,784	Gemstr.	BÜP 93-LzH-ÜS	20,317	21,201	20,484	21,034	Ri 1 ▼ ÜS 300 m Ri 2 ▼ ÜS 250 m Auto-HET
	21,997	Gemstr.	BÜP 93-LzH-ÜS	21,313	22,731	21,747 21,982	22,297	UT km 21,313 Ri 1 ▼ ÜS 250 m Ri 2 ▼ ÜS 300 m Auto-HET; Bü/Bü 1/5
	22,474	L 1150	BÜP 93-LzH-ÜS	22,056	22,940	22,223	22,773	Ri 1 ▼ ÜS 250 m Ri 2 ▼ ÜS 300 m Auto-HET; Bü/Bü 2/5
	22,661	Feldweg	nichttechnisch					
	23,290	Gemstr.	BÜP 93-LzH-ÜS	22,873	23,857	23,040	23,690	Ri 1 ▼ ÜS 250 m Ri 2 ▼ ÜS 400 m Auto-HET; Bü/Bü 3/5
	23,842	Gemstr.	BÜP 93-LzH-ÜS	23,425	24,259	23,592	24,092 23,853	Ri 1 ▼ ÜS 250 m Ri 2 ▼ ÜS 250 m Auto-HET; Bü/Bü 4/5
	24,175	Gemstr.	nichttechnisch					
	24,333	L 1150	BÜP 93-LzH-ÜS	23,683	24,983	24,083	24,683	Ri 1 ▼ ÜS 250 m Ri 2 ▼ ÜS 350 m Auto-HET; Bü/Bü 5/5
	24,436							Bü geschlossen
	24,550	Privatweg	nichttechnisch					Ri 1 20 km/h
	24,883	Privatweg	nichttechnisch					
	25,172	Feldweg	nichttechnisch					
	25,610	Gemstr.	BÜP 93-Lz-ÜS	25,030	26,199	25,210 25,600	26,011 25,621	Fahrten von HGA ET 26,088 bedienen Ri 1 ▼ ÜS 400 m Ri 2 ▼ ÜS 401 m Bü/Bü 1/4
	25,837	Gemstr.	BÜP 93-Lz-ÜS	25,030	26,400	25,210 25,828 links	26,230 26,011 25,846	Fahrten von HGA ET 26,088 bedienen HET Ri 1: 25,809 HET Ri 2: 25,858 Ri 1 ▼ ÜS 627 m Ri 2 ▼ ÜS 393 m Bü/Bü 2/4
26,221	Gemstr.	BÜP 93-Lz-ÜS	25,555	26,801	25,828 links 26,008 Links	26,621 26,230	UT 25,547 Auto-HET Ri 1 ▼ ÜS 607 m Ri 2 ▼ ÜS 400 m Bü/Bü ¾	

1	2	3	4	5	6	7		
	26,437	L 1150	BÜP 93-LzH-ÜS	25,573	27,256	26,008 links 26,421	26,819 26,621	UT 25,847 Auto-HET Ri 1 ▽ ÜS 429 m Ri 2 ▽ ÜS 382 m Bü/Bü 4/4
	27,506	Fußweg						
BHR	28,003	Privatweg						
	28,092	Gemstr.	BÜP 93-LzH-Hp					Auto-HET
	28,209	L 1150	BÜP 93-LzH-Hp					Auto-HET
	28,653	Feldweg	nichttechnisch					
	29,574	Feldweg	nichttechnisch					
	30,941	Feldweg	nichttechnisch					
	31,947	Gemstr.	BÜP 93-Lz-ÜS	31,423	32,420	31,597 31,930	32,247 31,960	Ri 1 ▽ ÜS 290 m Ri 2 ▽ ÜS 300 m Auto-HET
	32,447	Privatweg	BÜP 93-Lz-ÜS	31,423	33,552	32,084	32,935	Ri 1 ▽ ÜS 363 m
	32,497	Gemstr.						Ri 2 ▽ ÜS 398 m
	32,535	Fußweg						Auto-HET
	33,335	L 2657	BÜP 93-LzH-ÜS	32,701	34,035	33,047 33,325	33,685 33,345	Ri 1 ▽ ÜS 287 m Ri 2 ▽ ÜS 301 m Auto-HET; Bü/Bü 1/3
	33,468	Gemstr.	BÜP 93-Lz-ÜS	32,701	34,385	33,218 33,457	33,868 33,479	Ri 1 ▽ ÜS 250 m Ri 2 ▽ ÜS 400 m Auto-HET; Bü/Bü 2/3
	33,717	Gemstr.	BÜP 93-Lz-ÜS	33,048	34,534	33,457 33,708	34,117 links 33,868	Ri 1 ▽ ÜS 260 m Ri 2 ▽ ÜS 400 m Auto-HET; Bü/Bü 3/3
	34,692	Fußweg	nichttechnisch					
36,685	Fußweg	nichttechnisch						
LAU	39,277	Gemstr.	BÜP 93-Lz-Hp					Auto-HET
	41,970	Gemstr.	nichttechnisch					
	42,780	Fußweg	nichttechnisch					
	43,330	Gemstr.	nichttechnisch					20 km/h
	43,624	Gemstr.	BÜP 93-Lz-ÜS	43,044	44,204	43,224 43,610	44,024	Ri 1 ▽ ÜS 400 m Ri 2 ▽ ÜS 400 m
	44,674	Feldweg	nichttechnisch					
	44,735 (23,620)	L 1145	BÜP 93-LzH-Hp					Rangierschalter Höhe Schalthaus
ETL	24,609	Feldweg	nichttechnisch					
	25,316	Gemstr.	nichttechnisch					
		Fußweg	nichttechnisch					

1.8 Einschränkung der Sicherheitsräume

Bereiche mit Einschränkungen des Sicherheitsraums mit einer Gesamtlänge von mehr als 10 m, die von Personen ggf. nur unter besonderen Bedingungen betreten werden dürfen:

Einschränkung	Lage km	Länge l/r [m]	betriebliche Maßnahmen
Brückenträger	26,064	18,7	Arbeiten innerhalb der Brückenträger nur mit Gleissperrung
Geländer bahnrechts	27,0 – 27,4	-/400	Aufenthalt nur unter Sperrung des Gleises
Geländer bahnrechts Leitplanke bahnlinks	30,299 – 30,712	413/413	Aufenthalt nur unter Sperrung des Gleises
Geländer bahnrechts Böschung bahnlinks	31,253 – 31,593	340/-	Aufenthalt nur unter Sperrung des Gleises
Geländer bahnlinks	37,757 – 37,808	-/51	keine
Tunnel	39,853 – 40,128	275	Betreten des Tunnels nur unter Sperrung des Gleises

Anhang 1

Zu FV-NE § 11(1)

Anleitung für das Führen des Zugmeldebuchs für den Fernsteuerbereich Sonneberg Hbf – Neuhaus a Rwg

- Spalte 1: Es ist in der Kopfzeile für jede Seite das aktuelle Datum einzutragen. In der Zugnummernspalte sind die Zugnummern der Fahrtrichtung Sonneberg – Neuhaus einzutragen.
- Spalte 2: Es werden die Ankunftszeiten der Züge in Sonneberg Hbf aus Richtung Blechhammer eingetragen
- Spalte 3+5: Die Spalten bleiben frei, werden aber beim Eintrag von Sperrungen mit verwendet.
- Spalte 4: Es wird die Anfahrtszeit der Züge in Sonneberg Hbf in Richtung Blechhammer eingetragen, und, soweit nicht darauf verzichtet werden kann, die Abfahrtszeit der Züge in Blechhammer in Richtung Sonneberg Hbf.
- Spalte 6: Es wird, soweit nicht darauf verzichtet werden kann, die Ankunftszeit der Züge aus beiden Richtungen in Blechhammer eingetragen.
- Spalte 7+9: Wie Spalte 3+5.
- Spalte 8: Es wird, soweit jeweils nicht darauf verzichtet werden kann, die Abfahrtszeit der Züge in Blechhammer in Richtung Lauscha sowie der Züge in Lauscha in Richtung Blechhammer eingetragen.
- Spalte 19: Es sind die Zugnummern der Züge der Fahrtrichtung Neuhaus – Sonneberg einzutragen.

Die Eintragungen in die Spalten 10 bis 18 erfolgt analog zu den Spalten 2 bis 9.

Auf die Eintragung der Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten in den Spalten 4, 6, 8, 10, 12, 14 und 16 darf verzichtet werden, sofern der Zug in der Betriebsstelle, für welche die Eintragung vorzunehmen ist, dort nicht beginnt, nicht endet, nicht kreuzt und weniger als 10 Minuten Aufenthalt hat.

Auf die Eintragung der Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten in den Spalten 4, 6, 8, 10, 12, 14 und 16 darf nicht verzichtet werden, wenn die Gleisfreimeldeeinrichtung des betreffenden zu befahrenden Abschnitts nicht ausgewertet werden kann.

Gleissperrungen sind, auch bei Sperrfahrten, durch Eintrag eines Sperrkästchens zu vermerken, das jeweils die drei Spalten zwischen den Betriebsstellen umfaßt. Die Eintragungen sind sinngemäß Anlage 5 FV-NE vorzunehmen. Meldungen und Vermerke sind im betreffenden Gleisabschnitt einzutragen.

2.1 Örtliche Bestimmungen für die Ausweichanschlußstelle Sonneberg [Thür] Ost Gbf

2.11 Allgemeines

a) Beschreibung, Lage

Die Awanst Sonneberg [Thür] Ost Gbf (Abk. SOG) zweigt in km 21,419 mit der Weiche 201 vom Streckengleis der Nebenbahn Sonneberg Hbf – Neuhaus a Rwg zwischen den Bahnhöfen Sonneberg Hbf und Blechhammer ab.

Die Abzweigweiche 201 und Schutzweiche 202 stehen unter Schlüsselabhängigkeit vom Zentralstellwerk Sonneberg Hbf. Die Schlüsselsperre befindet sich im Kasten in Höhe der Weiche 201. Die Weiche 201 ist mit einem Doppelriegelhandschloß, die Weiche 202 mit einem Riegelhandschloß versehen.

b) Gleise

Haupt-Gleis Nr.	Neben-Gleis Nr.	Zweckbestimmung	Nutzlänge [m]	Verfügbare Gleislänge [m]	Bemerkungen
	201	Ladegleis		250 m	
	202	Umfahrgleis für Tfz		275 m	
	203	Ladegleis		70 m	
	204	Ausziehgleis für Tfz			

c) Nebenanlagen

Ladestraße an Gleis 201 des Zweckverbands für Abfallwirtschaft Südwestthüringen.

d) Fernmeldeeinrichtungen

Neben dem Kasten der Schlüsselsperre in Höhe der Abzweigweiche 201 befindet sich ein Streckenfernsprecher.

Im Bereich der Awanst Sonneberg Ost Gbf besteht Verbindung zum Zentralstellwerk Sonneberg Hbf durch Zugfunk VZF 95, Betriebsart O, Kanal 19.

2.12 Bestimmungen zur FV-NE

Bedienung der Anschlußweiche

Zu FV-NE § 15 (10)

Verantwortlich für das Auf- und Verschließen der Weichen ist der Zugführer der Bedienungsfahrt.

Bedienung

Zu FV-NE § 27 (12)

- (1) Alle Bedienungsfahrten verkehren als Sperrfahrten.
- (2) Bedienungsfahrten von Sonneberg Hbf nach Sonneberg Ost Gbf halten zunächst vor der Abzweigweiche 201. Dabei ist der Radsensor vor der Weichenspitze durch eine Achse des Zuges zu befahren.
- (3) Bedienungsfahrten aus Richtung Blechhammer halten hinter der Abzweigweiche 201 und setzen so weit zurück, daß der vor der Weichenspitze befindliche Radsensor mit dem ersten Radsatz befahren wird.
- (4) Die Schlüsselsperre ist mit einer Anforderungstaste ausgerüstet, mit der die Freigabe des Schlüssels anzufordern ist. Nach Freigabe des Schlüssels wird die Weiche 201 aufgeschlossen, mit dem dabei freiwerdenden Schlüssel ist anschließend die Schutzweiche 202 aufzuschließen. Alle übrigen Weichen in der Awanst sind nicht verschlossen.
- (5) Nach dem Einschließen einer Bedienungsfahrt ist das Bedienen der Schlüsselsperre vor der Ausfahrt der Bedienungsfahrt auf die Strecke durch die Anforderungstaste anzufordern. Das Aufschließen der Weichen erfolgt wie unter (4).
- (6) Beim Verschließen der Weichen ist zunächst die Weiche 202 in die Grundstellung zu bringen und zu verschließen. Mit dem dabei freiwerdenden Schlüssel ist die Weiche 201 aufzuschließen. Der nach dem Umstellen freiwerdende Schlüssel ist wieder in der Schlüsselsperre zu verschließen.
- (7) Bei der Ausfahrt ist zum Verschließen der Weichen vor dem Einschaltpunkt der BÜSA 20,7 in km 21,201 zu halten.
- (8) Bedienungsfahrten von Sonneberg Hbf nach Sonneberg Ost Gbf halten am Einschaltpunkt der BÜSA 21,9 in km 21,313 und betätigen die Unwirksamkeitstaste. Hierzu ist der Schlüssel DB-24 mitzuführen.

Geschobene Sperrfahrten**Zu FV-NE § 34 (2)**

Bedienungsfahrten dürfen von Sonneberg Hbf nach Sonneberg Ost Gbf geschoben werden, wenn die Zugspitze mit einem Rangierbegleiter besetzt ist und der Zug mittels Luftbremskopf zum Stehen gebracht werden kann.

Besonderheiten beim Rangieren**Zu FV-NE § 51 (13)**

Alle Fahrten innerhalb der Awanst Sonneberg Ost Gbf sind Rangierfahrten. Die Geschwindigkeit beträgt im gesamten Bereich der Awanst höchstens 20 km/h.

Abstoßen und Ablaufenlassen**Zu FV-NE § 56 (1)**

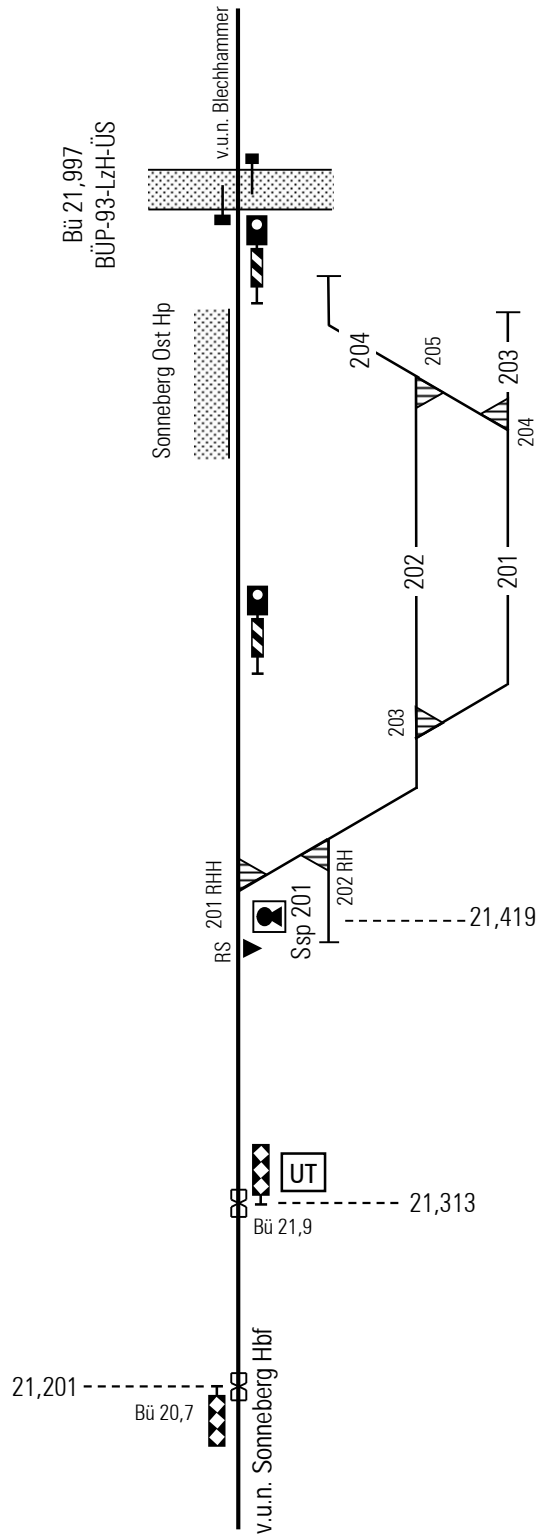
Das Abstoßen und Ablaufenlassen ist verboten.

Festlegemittel**Zu FV-NE § 58 (2)**

Hemmschuhe oder Radvorleger sind durch die Bedienungsfahrt mitzuführen.

(Lageplanskizze)

Awanst Sonneberg [Thür] Ost Gbf
km 21,419



2.2 Örtliche Bestimmungen für die Ausweichanschlußstelle Hüttengrund-Hartsteinwerk

2.21 Allgemeines

a) Beschreibung, Lage

Die Awanst Hüttengrund-Hartsteinwerk (Abk. HGA) zweigt in km 26,093 mit der Weiche 301 vom Streckengleis der Nebenbahn Sonneberg Hbf – Neuhaus a Rwg zwischen den Bahnhöfen Sonneberg Hbf und Blechhammer ab.

Die Abzweigweiche 301 und Schutzweiche 302 stehen unter Schlüsselabhängigkeit vom Zentralstellwerk Sonneberg Hbf. Die Schlüsselsperre befindet sich im Kasten in Höhe der Weiche 301. Die Weiche 301 ist mit einem Doppelriegelhandschloß, die Weiche 302 mit einem Riegelhandschloß versehen.

Die Awanst Hüttengrund-Hartsteinwerk ist Anschlußbahn der Hartsteinwerk Hüttengrund GmbH mit eigener Betriebsführung. Die Anschlußbahngrenze befindet sich in Höhe des Grenzzeichens der Weiche 301.

Über die hier aufgeführten Bestimmungen hinaus ist die Bedienungsanweisung für die Anschlußbahn Hartsteinwerk Hüttengrund GmbH zu beachten.

b) Gleise

Haupt-Gleis Nr.	Neben-Gleis Nr.	Zweckbestimmung	Nutzlänge [m]	Verfügbare Gleislänge [m]	Bemerkungen
	A 1a	Verbindungsgleis		60	Abstellverbot
	A 1	Ausziehgaleis Nord		145	
	A 2	Ladegleis		115	Gleiswaage
	A 3	Zustellgleis		150	
	A 4	Abholgleis		140	
	A 5	Lokumfahrgleis		100	
	A 6	Lokschuppengleis		35	
	A 7	Ausziehgaleis Süd		30	

c) Nebenanlagen

Gemäß Bedienungsanweisung

d) Fernmeldeeinrichtungen

Neben dem Kasten der Schlüsselsperre in Höhe der Abzweigweiche 301 befindet sich ein Streckenfernsprecher.

Im Bereich der Awanst Hüttengrund Hartsteinwerk besteht Verbindung zum Zentralstellwerk Sonneberg Hbf durch Zugfunk VZF 95, Betriebsart O, Kanal 19.

2.12 Bestimmungen zur FV-NE

Bedienung der Anschlußweiche

Zu FV-NE § 15 (10)

Verantwortlich für das Auf- und Verschließen der Weichen ist der Zugführer der Bedienungsfahrt.

Bedienung

Zu FV-NE § 27 (12)

- (1) Alle Bedienungsfahrten verkehren als Sperrfahrten.
- (2) Bedienungsfahrten von Sonneberg Hbf nach Hüttengrund-Hartsteinwerk halten zunächst vor der Abzweigweiche 301. Dabei ist der Radsensor vor der Weichen- spitze durch den ersten Radsatz des Zuges zu befahren.
- (3) Die Schlüsselsperre ist mit einer Anforderungstaste ausgerüstet, mit der die Freigabe des Schlüssels beim Fdl anzufordern ist. Nach Freigabe des Schlüssels wird die Weiche 301 aufgeschlossen und umgestellt, mit dem dabei frei- werdenden Schlüssel ist anschließend die Schutzweiche 302 aufzuschließen. Die Weichen 301 und 302 dürfen ausschließlich vom Rangierpersonal des bedienenden Eisenbahn-Verkehrsunternehmens bedient werden. Alle übrigen Weichen in der Anschlußbahn dürfen nur vom Personal der Anschlußbahn bedient werden.
- (4) Nach dem Einschließen einer Bedienungsfahrt ist das Bedienen der Schlüsselsperre vor der Ausfahrt der Bedienungsfahrt auf die Strecke durch die Anforderungstaste anzufordern. Das Aufschließen der Weichen erfolgt wie unter (3).
- (5) Beim Verschließen der Weichen ist zunächst die Weiche 302 in die Grundstellung zu bringen und zu verschließen. Mit dem dabei freiwerdenden Schlüssel ist die Weiche 301 aufzuschließen. Der nach dem Umstellen freiwerdende Schlüssel ist in der Schlüsselsperre wieder zu verschließen.
- (6) Bedienungsfahrten von Sonneberg Hbf nach Hüttengrund-Hartsteinwerk halten am Einschaltpunkt der BÜSA 26, 2 und 26,4 in km 25,547 und betätigen die Unwirksamkeitstaste. Hierzu ist der Schlüssel DB-24 mitzuführen.
- (7) Aus der Awanst ausfahrende Fahrten müssen halten und durch Betätigung der ET in km 26,093 die BÜSA 25,6 und 25,8 einschalten. Hierzu ist der Schlüssel DB-21 mitzuführen.

Besonderheiten beim Rangieren**Zu FV-NE § 51 (13)**

Alle Fahrten innerhalb der Awanst Hüttengrund-Hartsteinwerk sind Rangierfahrten. Die Geschwindigkeit beträgt im gesamten Bereich der Anschlußbahn höchstens 5 km/h.

Das Abstellen von Fahrzeugen im Bereich des Verbindungsgleises (Gleis A 1a) ist verboten.

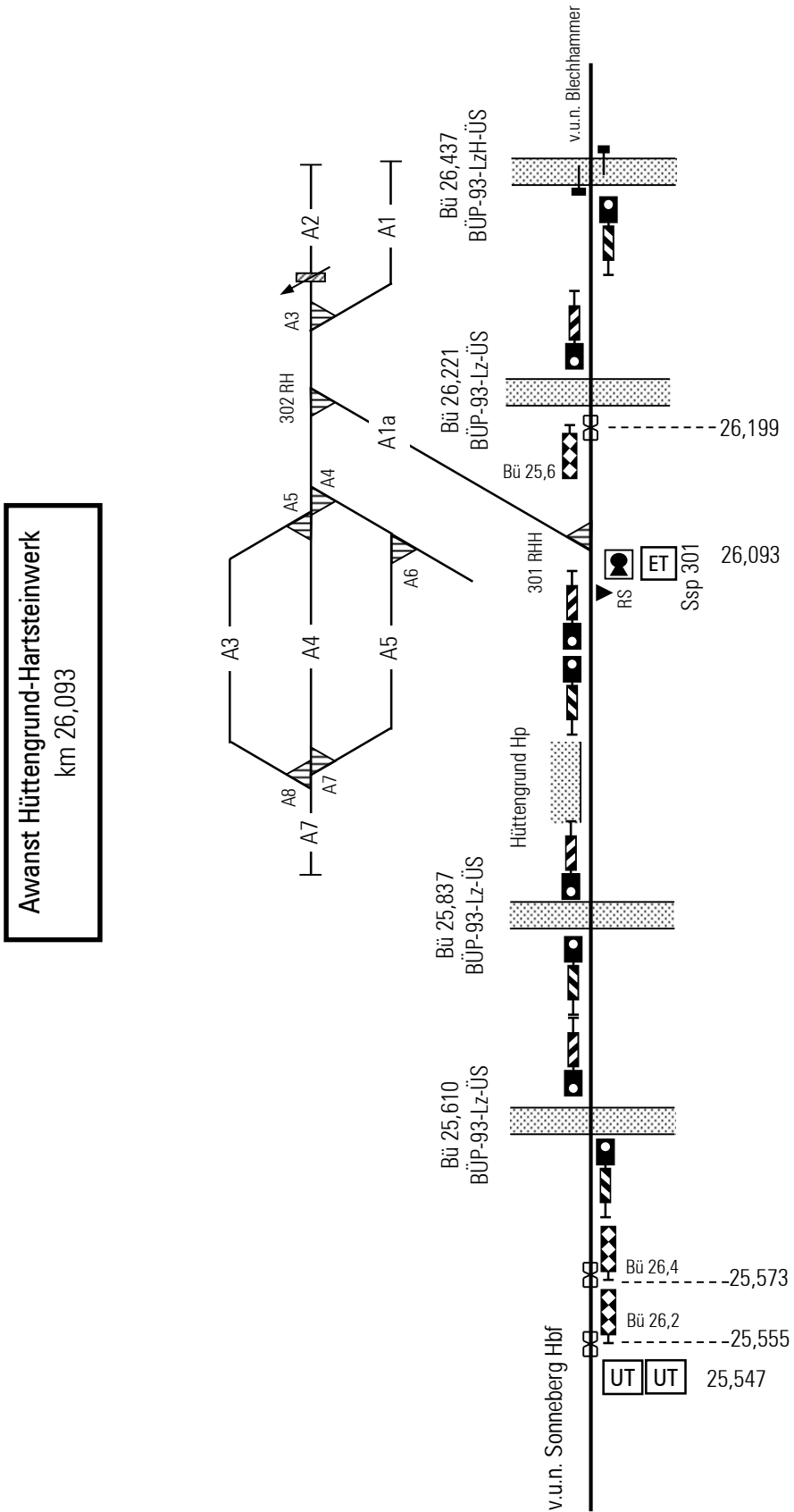
Befahren des Bahnübergangs**Zu FV-NE § 55 (1)**

Im Bereich der Anschlußbahn befindet sich höhengleicher Überweg. Der Straßenverkehr hat Vorrang, das Befahren des Überwegs ist auf den Straßenverkehr abzustimmen.

Abstoßen und Ablaufenlassen**Zu FV-NE § 56 (1)**

Das Abstoßen und Ablaufenlassen ist verboten.

(Lageplanskizze)



2.3 Örtliche Bestimmungen für den Bahnhof Blechhammer [Thür]

2.31 Allgemeines

a) Beschreibung und Lage

Der Bahnhof Blechhammer [Thür] ist Kreuzungsbahnhof auf der eingleisigen Nebenbahn Sonneberg [Thür] Hbf - Neuhaus a Rwg. Der Bahnhof ist durch das Einfahrsignal 4A in km 27,552 aus Richtung Sonneberg Hbf sowie durch das Einfahrsignal 4F in km 28,352 aus Richtung Neuhaus gegen die freie Strecke abgegrenzt. Benachbarte Zugmeldestellen sind die Bahnhöfe Sonneberg Hbf und Lauscha.

Der Bahnhof wird vom Zentralstellwerk Sonneberg Hbf aus ferngesteuert.

b) Gleise

Haupt-Gleis Nr.	Neben-Gleis Nr.	Zweckbestimmung	Nutzlänge [m]	Verfügbare Gleislänge [m]	Bemerkungen
401		Kreuzungsgleis	170 (60)		Nur Richtung Sonneberg
	402	Durchg. Hauptgleis	170 (60)		Durchfahrten zugelassen

Die Bahnsteiglängen sind in Klammern angegeben.

c) Nebenanlagen

Keine vorhanden.

d) Fernmeldeeinrichtung

Auf dem Bahnsteig befindet sich in Höhe des Signals 4P2 ein Streckenfernsprecher mit Verbindung zum Fdl Sonneberg Hbf.

Der Fdl Sonneberg Hbf ist über Zugfunk VZF 95, Betriebsart O, Kanal 19 zu erreichen.

e) Versorgungseinrichtungen

Die Stromversorgung erfolgt durch das öffentliche Netz der Thüringer Energieversorgung AG (TEAG).

Störungen sind an das Zentralstellwerk Sonneberg Hbf zu melden.

2.32 Bestimmungen zur FV-NE

Zu FV-NE § 7 (5)

Das Gleis 401 wird hinter dem Ausfahrtsignal 4P1 von einem höhengleichen Reisendenzugang gequert. Die Ausfahrt eines Zuges in Richtung Sonneberg aus Gleis 401 soll erst nach Abfahrt eines kreuzenden Reisezuges erfolgen, sofern der kreuzende Zug in Blechhammer einen Verkehrshalt hat.

Gleisfreimeldeanlagen

Zu FV-NE § 14 (1)

Für den Bahnhof Blechhammer besteht eine Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern. Sie ist wie folgt begrenzt:

-) in Richtung Sonneberg Hbf durch Esig 4A in km 27,552
-) in Richtung Lauscha durch Esig 4F in km 28,352.

Zugschlußstellen

Zu FV-NE § 16 (6)

Bei Fahrt eines Zuges		Signalzugschlußstelle		Fahrstraßenzugschlußstelle	
auf Signal	nach	Signal auf Halt stellen, wenn der Zug mit Schlußsignal		Fahrstraße auflösen, wenn der Zug am gewöhnlichen Halteplatz zum Halten gekommen ist oder	
		vorbeigefahren ist an	Gleis- oder Weichenabschnitt verlassen hat	vorbeigefahren ist an	Gleis- oder Weichenabschnitt verlassen hat
4A	Gleis 402	Asig 4P2		Asig 4P2	
4P1	Sonneberg	Sp W 401		Sp W 401	
4P2	Sonneberg	Sp W 401		Sp W 401	
4N2	Lauscha	Sp W 402		Esig 4F	
4F	Gleis 401	Höhe Asig 4N2		Höhe Asig 4N2	
4F	Gleis 402	Asig 4N2		Asig 4N2	

Kreuzungen

Zu FV-NE § 20 (2)

Kreuzungen sind in beiden Richtungen zulässig.

Überholungen

Zu FV-NE § 21 (2)

Überholungen sind nur in Richtung Sonneberg zulässig.

Rangieren im Gefälle**Zu FV-NE § 53 (5)**

Gleise des Bahnhofs Blechhammer weisen teilweise eine Neigung von mehr als 2,5‰ auf.

Gleise	von	bis	max. Neigung [‰]	Bemerkungen
401	W 401	W 402	9,9	
402	Esig 4A	Esig 4F	17,3	

Verschieben ohne Rangierpersonal**Zu FV-NE § 53 (10)**

Das Verschieben von Fahrzeugen ohne Rangierpersonal ist verboten.

Abstoßen und Ablaufenlassen**Zu FV-NE § 56 (1) d**

Das Abstoßen und Ablaufenlassen ist verboten.

Sichern von Bahnübergängen**Zu FV-NE § 55 (1)**

Der Bahnübergang km 28,092 ist beim Rangieren durch den Fahrdienstleiter mit Kommando UE einzuschalten. Der Bahnübergang ist jeweils nach Befahren freizufahren.

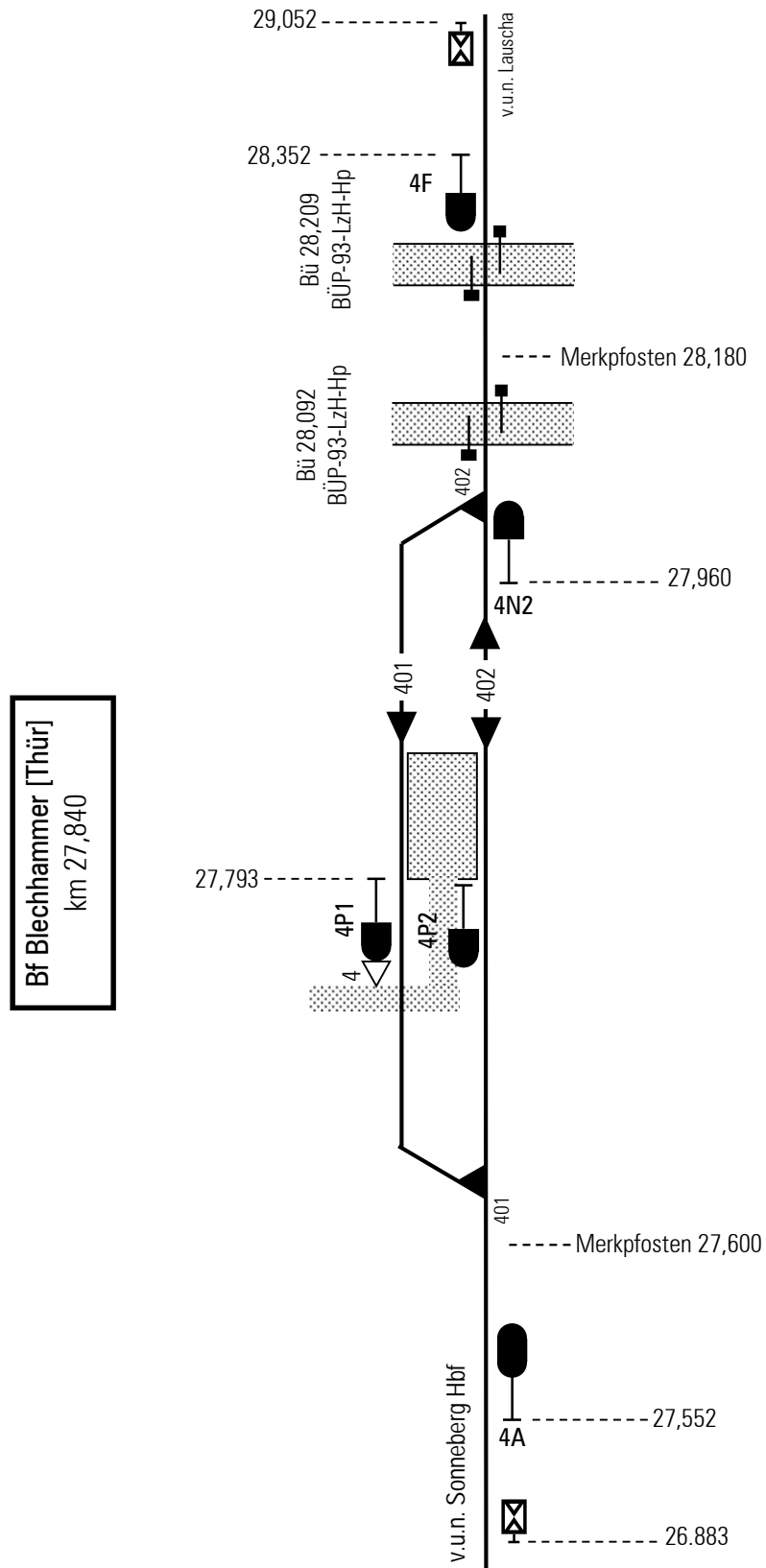
Festlegen von Fahrzeugen**Zu FV-NE § 58 (3)**

Fahrzeuge sind im gesamten Bahnhofsbereich stets festzulegen.

Rangieren über Rangierhalttafel oder Einfahrweiche hinaus**Zu FV-NE § 59 (2)**

Das Rangieren über die Einfahrweiche hinaus nur zugelassen, wenn das angrenzende Streckengleis frei ist. Das Rangieren ist in diesem Fall nur bis zum Markpfosten (km 27,600 in Richtung Sonneberg, km 18,180 in Richtung Lauscha) zugelassen.

(Lageplanskizze)





2.4 Örtliche Bestimmungen für den Bahnhof Lauscha [Thür]

2.41 Allgemeines

Zu FV-NE § 1 (3)

a) Beschreibung und Lage

Der Bahnhof Lauscha [Thür] (Abk. LAU) ist Kopfbahnhof und Kreuzungsbahnhof auf der eingleisigen Nebenbahn Sonneberg [Thür] Hbf – Neuhaus a Rwg. Der Bahnhof ist durch das Einfahrsignal 5A in km 37,975 aus Richtung Sonneberg Hbf sowie durch das Einfahrsignal 5F in km 39,604 aus Richtung Neuhaus gegen die freie Strecke abgegrenzt. Benachbarte Zugmeldestellen sind die Bahnhöfe Blechhammer und Ernstthal.

Der Bahnhof wird vom Zentralstellwerk Sonneberg Hbf aus ferngesteuert.

b) Gleise

Haupt- Gleis Nr.	Neben- Gleis Nr.	Zweckbestimmung	Nutzlänge [m]	Verfügbare Gleislänge [m]	Bemerkungen
501		Durchg. Hauptgleis von Ernstthal	105 (80)		Stumpfgleis
502		Durchg. Hauptgleis von Sonneberg	200 (80)		Stumpfgleis
	505	Lokumfahrgleis		210	
	507	Abstellgleis		230	
	508	Abstellgleis		60	

Die Bahnsteiglängen sind in Klammern angegeben.

c) Nebenanlagen

Zu SbV Teil A Abschn. 6

Es befindet sich ein Wasserkran zwischen den Gleisen 501 und 502. Der Schlüssel wird durch den Fdl Sonneberg Hbf verwahrt.

d) Fernmeldeeinrichtung

Auf dem Bahnhof befindet sich auf dem Bahnsteig ein Streckenfernsprecher mit Verbindung zum Fdl Sonneberg Hbf sowie eine Sprechsäule in Höhe der Gleissperre 501.

Der Fdl Sonneberg Hbf ist über Zugfunk VZF 95, Betriebsart O, Kanal 19 zu erreichen.

e) Versorgungseinrichtungen

Die Stromversorgung erfolgt durch das öffentliche Netz der Thüringer Energieversorgung AG (TEAG).

Störungen sind an das Zentralstellwerk Sonneberg Hbf zu melden.

2.42 Bestimmungen zur FV-NE

Gleisfreimeldeanlagen

Zu FV-NE § 14 (1)

Für den Bahnhof Lauscha besteht eine Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern. Diese ist wie folgt begrenzt:

-) in Richtung Blechhammer durch Esig 5A in km 37,975
-) in Richtung Ernstthal durch Esig 5F in km 39,604.

Schlüsselabhängige Weichen und Gleissperren

Zu FV-NE § 15 (5)

Der für das Aufschließen und Verschließen der schlüsselabhängigen Weiche 511 und der Gleissperre 502 nötige Schlüssel befindet sich in der Schlüsselsperre im Kasten in Höhe der Weiche 511 und wird vom Fahrdienstleiter auf Anforderung freigegeben.

Zugschlußstellen

Zu FV-NE § 16 (6)

Bei Fahrt eines Zuges auf Signal		Signalzugschlußstelle Signal auf Halt stellen, wenn der Zug mit Schlußsignal vorbeigefahren ist an		Fahrstraßenzugschlußstelle Fahrstraße auflösen, wenn der Zug am gewöhnlichen Halteplatz zum Halten gekommen ist oder vorbeigefahren ist an	
nach			Gleis- oder Weichenabschnitt verlassen hat		Gleis- oder Weichenabschnitt verlassen hat
5A	Gleis 501	Asig 5P1			
5A	Gleis 502	Asig 5P2		Asig 5P2	
5P1	Blechhammer	Sp W 507		Sp W 507	
5P2	Blechhammer	Sp W 507		Sp W 507	
5F	Gleis 501	Asig 5P1			
5F	Gleis 502	Asig 5P2		Asig 5P2	
5P1	Ernstthal	Ra 10		Ra 10	
5P1	Ernstthal	Ra 10		Ra 10	

▲ Einrichtungen dürfen nur bedient werden, wenn der Zug zum Halten gekommen ist.

Kreuzungen**Zu FV-NE § 20 (2)**

Kreuzungen sind in beiden Richtungen zulässig.

Überholungen**Zu FV-NE § 21 (2)**

Überholungen sind in beiden Richtungen zulässig.

Besonderheiten beim Rangieren**Zu FV-NE § 51 (13)****(1) Rangierfahrstraßen ohne Startsignal**

Befindet sich am Rangierstraßenstart kein Haupt- oder Sperrsignal, ist die Zustimmung zur Rangierfahrt fernmündlich zu erteilen.

Rangierstraßen ohne Startsignal sind:

Rangierstraßenstart	Rangierstraßenziel	Eingabe
Gleis 501 (Spitze der Rangierfahrt vor W 514)	Asig 5P1	5G01Y-5P1
Gleis 501 (Spitze der Rangierfahrt vor W 514)	Gleis 505	5G01Y-5L05Y
Gleis 521	Gleis 501	5G21X-5G01X
Gleis 521	Gleis 505	5G21X-5L05X
Gleis 521	Gleis 507/508	5G21X-5G08X

(2) Rangieren in den Gleisen 507 und 508.

Die Weiche 511 befindet sich unter Schlüsselabhängigkeit zum Zentralstellwerk Sonneberg Hbf, zur Gleissperre 501 besteht Folgeabhängigkeit.

Der Schlüssel für die Weiche 511 befindet sich in der Schlüsselsperre im Kasten in Höhe der Gleissperre 501. Die Freigabe ist durch das Rangierpersonal beim Fdl fernmündlich anzufordern.

Durch den Fdl ist die Rangierstraße 5G21X-5G08X einzustellen und anschließend die Schlüsselsperre freizugeben.

Die Weiche 511 ist mit einem Doppelriegelhandschloß versehen. Bei Aufschließen wird der Schlüssel für die Gleissperre 501 freigegeben.

Rangieren im Gefälle

Zu FV-NE § 53 (5)

Gleise des Bahnhofs Lauscha weisen teilweise eine Neigung von mehr als 2,5‰ auf.

Gleise	von	bis	max. Neigung [‰]	Bemerkungen
502	W 507	Esig 5A	31,6	Kein Abstellen zulässig
501	Ra 10	Esig 5F	25,1	

In Richtung Blechhammer schließt sich ein Gefälle von mehr als 2,5 ‰ an. Die maßgebliche Neigung beträgt 25,1 ‰.

Verschieben ohne Rangierpersonal

Zu FV-NE § 53 (10)

Das Verschieben von Fahrzeugen ohne Rangierpersonal ist verboten.

Abstoßen und Ablaufenlassen

Zu FV-NE § 56 (1) d

Das Abstoßen und Ablaufenlassen ist verboten.

Festlegen von Fahrzeugen

Zu FV-NE § 58 (3)

Fahrzeuge sind im gesamten Bahnhofsbereich stets festzulegen.

Rangieren über Rangierhalttafel oder Einfahrweiche hinaus

Zu FV-NE § 58 (2)

Das Rangieren über die Weiche 507 hinaus in Richtung des Streckengleises nach Blechhammer ist nur ausnahmsweise zulässig und nur dann, wenn alle Fahrzeuge eine wirkende Druckluftbremse besitzen und eine volle Bremsprobe durchgeführt worden ist.

Muß in Richtung des Streckengleises nach Ernstthal über die Rangierhalttafel hinaus rangiert werden, so ist zunächst von dem Bü km 39,277 zu halten und dieser durch den Fdl Sonneberg durch Befehl »UDE« dauereinzuschalten. Der Bü ist nach Beendigung der Rangierfahrt mit Befehl »UDA« auszuschalten und vor dem erneuten Befahren erneut einzuschalten.

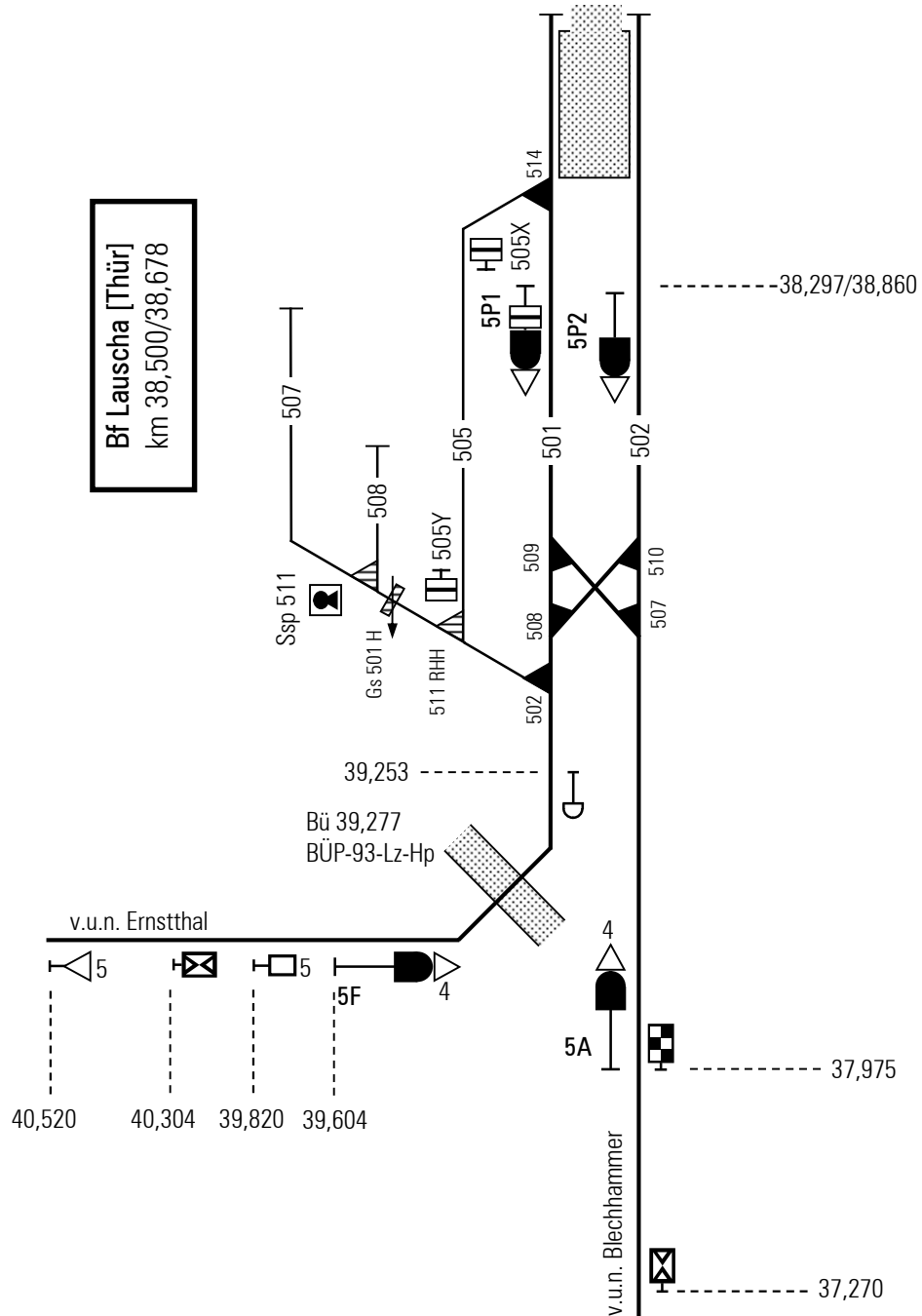
2.43 Sonstige Bestimmungen

Mittelweichen-Teilfahrstraße

Zu Ril 482.0943 Abschn. 15 (4)

Beim Einstellen der Fahrstraße für die Ausfahrt aus Gleis 501 ist zunächst die Teilfahrstraße vom Startpunkt Gleis 501 bis zum Signal 5P1 einzustellen. Erst nach Festlegung der Teilfahrstraße ist das Einstellen der Fahrstraße von Signal 5P1 zum Zielpunkt des betreffenden Streckengleises zulässig.

(Lageplanskizze)



2.5 Örtliche Bestimmungen für den Bahnhof Ernstthal [Rstg]

2.51 Allgemeines

a) Beschreibung und Lage

Der Bahnhof Ernstthal [Rwg] ist Kopfbahnhof und Kreuzungsbahnhof auf der eingleisigen Nebenbahn Sonneberg [Thür] Hbf - Neuhaus a Rwg. Der Bahnhof ist durch das Einfahrsignal 6A in km 44,570 aus Richtung Sonneberg Hbf sowie durch das Einfahrsignal 6B in km 24,050 aus Richtung Neuhaus gegen die freie Strecke abgegrenzt.

Der Bahnhof wird vom Zentralstellwerk Sonneberg Hbf aus ferngesteuert.

Das Streckengleis Richtung Probstzella ist stillgelegt und endet am Gleisabschluß.

b) Gleise

Haupt-Gleis Nr.	Neben-Gleis Nr.	Zweckbestimmung	Nutzlänge [m]	Verfügbare Gleislänge [m]	Bemerkungen
602		Durchg. Hauptgleis von Neuhaus a Rwg	235 (60)		Reisendenüberweg
603		Durchg. Hauptgleis von Lauscha	235 (60)		
	601	Rangiergleis		270	Reisendenüberweg
	604	Abstellgleis		255	
	605	Rangiergleis		105	
	606	Ladestraßengleis		211	
	607	Abstellgleis		180	Eingleisstelle Zw-Fahrz.
	632	Ausziehgleis		200	ehem. Ri Probstzella

Die Bahnsteiglängen sind in Klammern angegeben.

c) Nebenanlagen

Keine vorhanden

d) Fernmeldeeinrichtung

Auf dem Bahnhof befindet sich Streckenfernsprecher mit Verbindung zum Fdl Sonneberg Hbf am Schalthaus des Bahnübergangs sowie je eine Sprechsäule in Höhe der Weichen 604 und 617.

Der Fdl Sonneberg Hbf ist über Zugfunk VZF 95, Betriebsart O, Kanal 19 zu erreichen.

e) Versorgungseinrichtungen

Die Stromversorgung erfolgt durch das öffentliche Netz der Thüringer Energieversorgung AG (TEAG).

Störungen sind an das Zentralstellwerk Sonneberg Hbf zu melden.

2.52 Bestimmungen zur FV-NE

Sichern der Reisenden

Zu FV-NE § 7 (5)

Die Gleise 601 und 602 werden von einem höhengleichen Bahnsteigzugang gequert.

Bei der Einfahrt von Züge ist vorzugsweise Gleis 603 zu nutzen. Müssen Reisezüge kreuzen, ist der zuerst einfahrende Zug in Gleis 603 einzulassen. Der Zug- bzw. Triebfahrzeugführer des zuerst eingefahrenen Zuges übernimmt die Sicherung des Bahnsteigzugangs für den als zweiten einfahrenden Zug.

Die gleichzeitige Einfahrt in die Gleise 602 und 603 ist unzulässig. Der Fdl hat sicherzustellen, daß der nach Gleis 603 einfahrende Zug als erster und der nach Gleis 602 einfahrende Zug als zweiter einfährt. Dazu ist die Einfahrt am Signal 6A erst zu stellen, sobald der nach Gleis 603 eingefahrene Zug gemäß Auswertung des Meldebildes am Bahnsteig zum Halte gekommen ist.

Gleisfreimeldeanlagen

Zu FV-NE § 14 (1)

Für den Bahnhof Ernstthal besteht eine Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern. Diese ist wie folgt begrenzt:

-) in Richtung Lauscha durch Esig 6A in km 44,570
-) in Richtung Neuhaus a Rwg durch Esig 6B in km 24,050.

Schlüsselabhängige Weichen und Gleissperren

Zu FV-NE § 15 (5)

Der für das Aufschließen und Verschließen der schlüsselabhängigen Weichen 616 und 617 nötige Schlüssel befindet sich in der Schlüsselsperre 616 im Kasten in Höhe der Weiche 616.

Der für das Aufschließen und Verschließen der schlüsselabhängigen Weichen 601 und 604 nötige Schlüssel befindet sich in der Schlüsselsperre 601 im Kasten in Höhe der Weiche 604.

Zugschlußstellen**Zu FV-NE § 16 (6)**

Bei Fahrt eines Zuges auf Signal		Signalzugschlußstelle Signal auf Halt stellen, wenn der Zug mit Schlußsignal vorbeigefahren ist an		Fahrstraßenzugschlußstelle Fahrstraße auflösen, wenn der Zug am gewöhnlichen Halteplatz zum Halten gekommen ist oder vorbeigefahren ist an	
nach		Gleis- oder Weichenabschnitt verlassen hat		Gleis- oder Weichenabschnitt verlassen hat	
6A	Gleis 602	Asig 6P2		Asig 6P2	
6A	Gleis 603	Asig 6P3		Asig 6P3	
6P2	Lauscha	Ra 10		Ra 10	
6P3	Lauscha	Ra 10		Ra 10	
6B	Gleis 602	Asig 6P2		Asig 6P2	
6B	Gleis 603	Asig 6P3		Asig 6P3	
6P2	Neuhaus	Esig 6B		Esig 6B	
5P1	Neuhaus	Esig 6B		Esig 6B	

Kreuzungen**Zu FV-NE § 20 (2)**

Kreuzungen sind in beiden Richtungen zulässig.

Überholungen**Zu FV-NE § 21 (2)**

Überholungen sind in beiden Richtungen zulässig.

Besonderheiten beim Rangieren**Zu FV-NE § 51 (13)**

Rangieren in den Gleisen 601 und 604

Die Weichen 601 und 604 sowie 616 und 617 befinden sich unter Schlüsselabhängigkeit zum Zentralstellwerk Sonneberg Hbf und die Gleissperre 607 und 618 bzw. die Flankenschutzweichen 603 und 614 in Folgeabhängigkeit.

Die Freigabe des jeweils benötigten Schlüssels ist durch das Rangierpersonal beim Fdl fernmündlich anzufordern.

Die Weiche 601 ist mit einem Doppelriegelhandschloß versehen. Bei Aufschließen wird der Schlüssel für die Flankenschutzweiche 603 freigegeben.

Die Weiche 604 ist mit einem Doppelriegelhandschloß versehen. Bei Aufschließen wird der Schlüssel für die Gleissperre 607 freigegeben.

Die Weiche 616 ist mit einem Doppelriegelhandschloß versehen. Bei Aufschließen wird der Schlüssel für die Flankenschutzweiche 614 freigegeben.

Die Weiche 617 ist mit einem Doppelriegelhandschloß versehen. Bei Aufschließen wird der Schlüssel für die Gleissperre 618 freigegeben.

Rangieren im Gefälle

Zu FV-NE § 53 (5)

Gleise des Bahnhofs Ernstthal weisen teilweise eine Neigung von mehr als 2,5‰ auf.

Gleise	von	bis	max. Neigung [‰]	Bemerkungen
602	Bü 44,735	Esig 6A	33,0	Kein Abstellen zulässig
632	W 601	Gleisabschl.	33,0	

In Richtung Lauscha schließt sich ein Gefälle von mehr als 2,5 ‰ an. Die maßgebliche Neigung beträgt 33,0 ‰

Verschieben ohne Rangierpersonal

Zu FV-NE § 53 (10)

Das Verschieben von Fahrzeugen ohne Rangierpersonal ist verboten.

Sichern von Bahnübergängen

Zu FV-NE § 55 (1)

Für das Rangieren über den Bahnübergang km 44,735/23,620 ist die technische Sicherung manuell einzuschalten. Der Rangierschalter befindet sich aus Richtung Bahnhofsmittle gesehen vor dem Bü zwischen den Gleisen 602 und 603 in Höhe der Weiche 623. Für die Betätigung ist der Schlüssel DB-21 zu verwenden.

Rangierfahrten müssen vor der Tafel »Rangierfahrten Halt!« anhalten, bevor der Rangierschalter betätigt wird. Dabei ist zu vermeiden daß die Auto-HET-Schleife vor der Betätigung befahren wird.

Die technische Sicherung bleibt eingeschaltet, solange der Schlüssel im Rangierschalter herumgedreht ist. Währenddessen ist die Funktion der Auto-HET für beide Richtungsgleise aufgehoben.

Sichern der Übergänge für Reisende

Zu FV-NE § 55 (2)

Der Reisendenübergang in Gleis 601 und 602 ist von Rangierfahrten mit Schrittgeschwindigkeit und mit vorheriger Abgabe eines Achtungssignals zu befahren.

Bei Abstellen von Fahrzeugen in Gleis 601 ist der Reisendenübergang stets freizuhalten. Beim Rangieren ist der Reisendenüberweg stets rechtzeitig vor der Abfahrt und Ankunft von Reisezügen zu räumen.

Abstoßen und Ablaufenlassen

Zu FV-NE § 56 (1) d

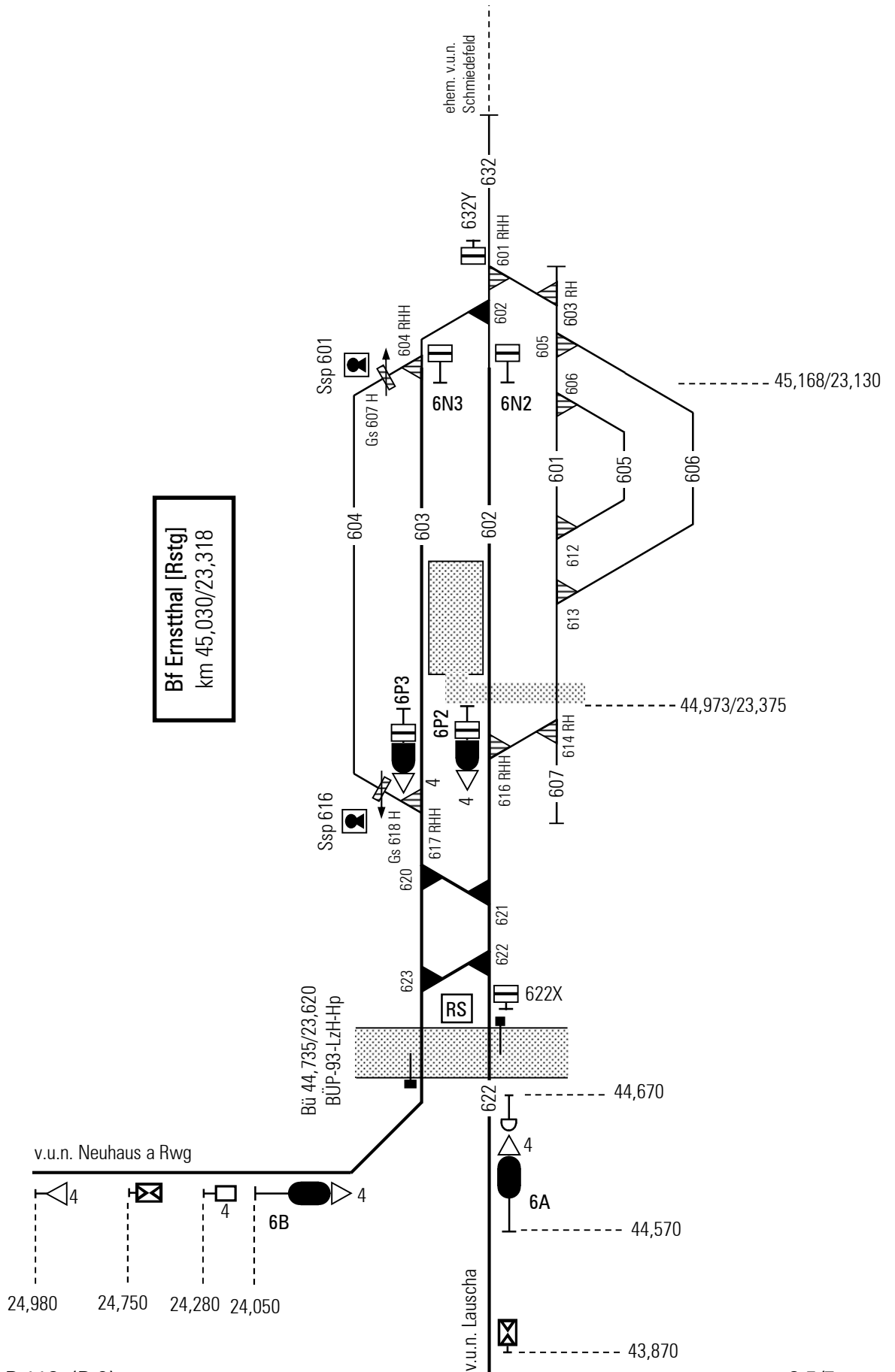
Das Abstoßen und Ablaufenlassen ist verboten.

Festlegen von Fahrzeugen

Zu FV-NE § 58 (3)

Fahrzeuge sind im gesamten Bahnhofsbereich stets festzulegen.

(Lageplanskizze)



2.6 Örtliche Bestimmungen für den Bahnhof Neuhaus a Rwg

2.61 Allgemeines

a) Beschreibung und Lage

Der Bahnhof Neuhaus a Rwg (Abk. NHS) ist Endbahnhof der eingleisigen Nebenbahn Sonneberg [Thür] Hbf – Neuhaus a Rwg. Der Bahnhof ist durch das Einfahrsignal 7A in km 25,762 aus Richtung Ernstthal gegen die freie Strecke abgegrenzt. Benachbarte Zugmeldestelle ist der Bahnhof Ernstthal.

Der Bahnhof wird vom Zentralstellwerk Sonneberg Hbf aus ferngesteuert.

b) Gleise

Haupt-Gleis Nr.	Neben-Gleis Nr.	Zweckbestimmung	Nutzlänge [m]	Verfügbare Gleislänge [m]	Bemerkungen
701		Reisezugleis	105 (60)		Stumpfgleis
702		Durchg. Hauptgleis	180 (120)		
	703	Lokumfahrgleis		190	
	704	Hallengleis		130	davon 30 m in der Halle
	705	Hallengleis		130	davon 30 m in der Halle

Die Bahnsteiglängen sind in Klammern angegeben.

c) Nebenanlagen

Auf dem Bahnhof befindet sich die Fahrzeug- und Lagerhalle der Erfurter Gleisbau GmbH, in die die Gleise 704 und 705 führen. Der Bereich der Gleiseindeckung vor der Halle ist beim Abstellen von Fahrzeugen freizuhalten.

d) Fernmeldeeinrichtung

Auf dem Bahnhof befindet sich ein Streckenfernsprecher mit Verbindung zum Fdl Sonneberg Hbf am Ende des Bahnsteigs zwischen Gleis 701 und 702.

Der Fdl Sonneberg Hbf ist über Zugfunk VZF 95, Betriebsart O, Kanal 19 zu erreichen.

e) Versorgungseinrichtungen

Die Stromversorgung erfolgt durch das öffentliche Netz der Thüringer Energieversorgung AG (TEAG).

Störungen sind an das Stellwerk Sf Sonneberg Hbf zu melden.

2.62 Bestimmungen zur FV-NE

Gleisfreimeldeanlagen

Zu FV-NE § 14 (1)

Für den Bahnhof Neuhaus a Rwg besteht eine Gleisfreimeldeanlage mit Achszählern. Diese ist durch das Esig 7A in km 25,750 begrenzt.

Schlüsselabhängige Weichen und Gleissperren

Zu FV-NE § 15 (5)

Der für das Aufschließen und Verschließen der schlüsselabhängigen Weichen 705 und 702 nötige Schlüssel befindet sich in der Schlüsselsperre im Kasten in Höhe des Empfangsgebäudes an Gleis 703 und wird vom Fahrdienstleiter auf Anforderung freigegeben.

Zugschlußstellen

Zu FV-NE § 16 (6)

Bei Fahrt eines Zuges		Signalzugschlußstelle		Fahrstraßenzugschlußstelle	
auf Signal	nach	Signal auf Halt stellen, wenn der Zug mit Schlußsignal vorbeigefahren ist an		Fahrstraße auflösen, wenn der Zug am gewöhnlichen Halteplatz zum Halten gekommen ist oder vorbeigefahren ist an	
			Gleis- oder Weichenabschnitt verlassen hat		Gleis- oder Weichenabschnitt verlassen hat
7A	Gleis 701	Asig 7P1		Asig 7P1	
7A	Gleis 702	Asig 7P2		Asig 7P2	
7P1	Ernstthal	Ra 10		Ra 10	
7P2	Ernstthal	Ra 10		Ra 10	

Besonderheiten beim Rangieren

Zu FV-NE § 51 (13)

(1) Rangierfahrstraßen ohne Startsignal

Befindet sich am Rangierstraßenstart kein Haupt- oder Sperrsignal, ist die Zustimmung zur Rangierfahrt fernmündlich zu erteilen.

Rangierfahrstraßen ohne Startsignal sind:

Rangierstraßenstart	Rangierstraßenziel	Eingabe
Gleis 712	Gleis 701	7G12Y-7G01Y
Gleis 712	Gleis 702	7G12Y-7G02Y
Gleis 712	Gleis 703	7G12Y-7GW01Y

(2) Rangieren in den Gleisen 703 bis 705 ▲

Die Weichen 702 sowie 705 befinden sich unter Schlüsselabhängigkeit zum Zentralstellwerk Sonneberg Hbf und die Flankenschutzweiche 704 sowie die Gleissperre 706 in Folgeabhängigkeit.

Der Schlüssel für die Weichen 702 und 705 befindet sich in der Schlüsselsperre 702 im Kasten an Gleis 703. Die Freigabe ist durch das Rangierpersonal beim Fdl fernmündlich anzufordern.

Die Weiche 702 ist mit einem Doppelriegelhandschloß versehen. Bei Aufschließen wird der Schlüssel für die Weiche 704 freigegeben.

Die Weiche 705 ist mit einem Doppelriegelhandschloß versehen. Bei Aufschließen wird der Schlüssel für die Gleissperre 706 freigegeben.

Rangieren im Gefälle**Zu FV-NE § 53 (5)**

An den Bahnhof schließt sich in Richtung Ernstthal ein Gefälle von mehr als 2,5 ‰ an. Die maßgebliche Neigung beträgt 24,5 ‰.

Verschieben ohne Rangierpersonal**Zu FV-NE § 53 (10)**

Das Verschieben von Fahrzeugen ist nur in den Gleisen 704 und 705 durch örtlich eingewiesene Mitarbeiter zulässig. ▲

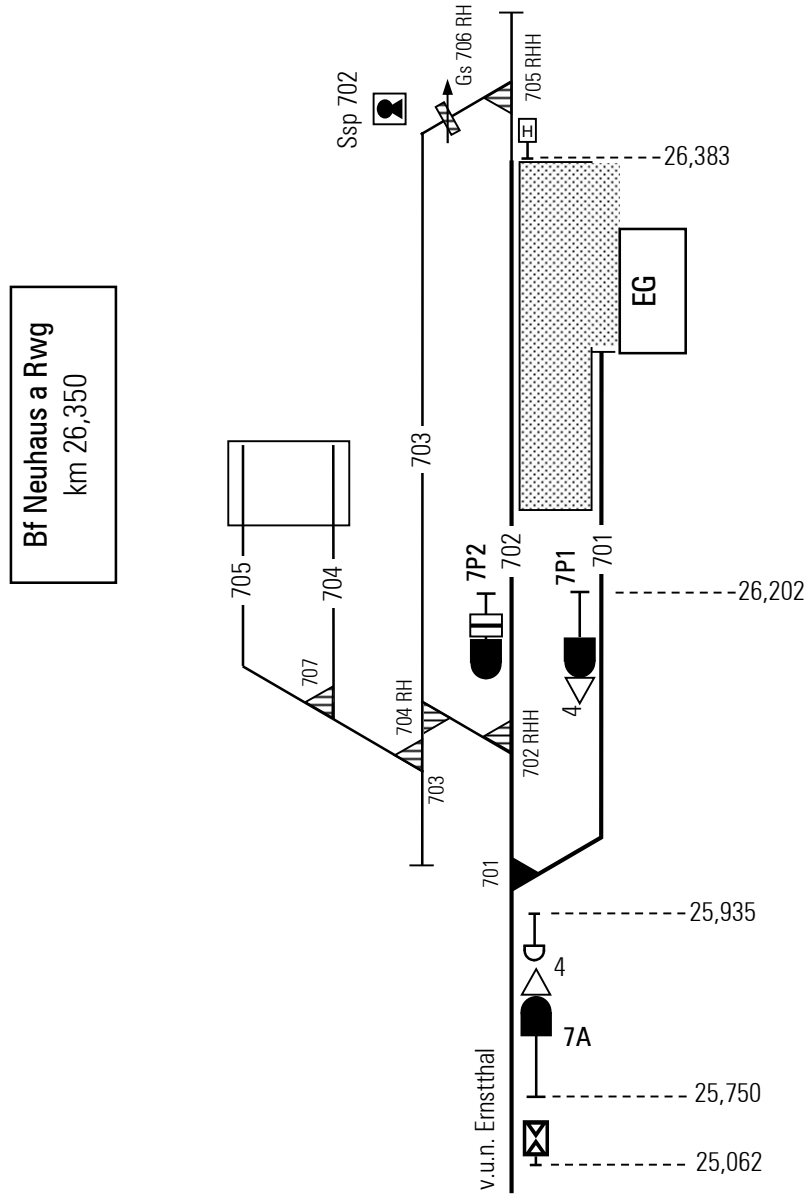
Abstoßen und Ablaufenlassen**Zu FV-NE § 56 (1) d**

Das Abstoßen und Ablaufenlassen ist verboten.

Festlegen von Fahrzeugen**Zu FV-NE § 58 (3)**

Fahrzeuge sind im Bereich der Gleise 701 und 702 stets festzulegen.

(Lageplanskizze)



Betriebsstellenbuch

zur Ril 408.02–06, 48
(Fahrdienstvorschrift)

Bahnhof

Sonneberg [Thür] Hbf

In der Fassung der Aktualisierung 3
Gültig ab 15.12.2024

Herausgeber: Thüringer Eisenbahn GmbH
Binderslebener Landstraße 183
99092 Erfurt
Tel. 0361/220 89-71
Fax - 80
info@thueringer-eisenbahn.de

Bearbeitung: Dipl.-Ing. P. Raulfs

Das Betriebsstellenbuch für den Bahnhof Sonneberg Hbf wird eingeführt von der Betriebsleitung der ThE und ist in der Fassung der Aktualisierung 3 vom 15.12.2024 an gültig. Es ersetzt als Teil B.110 der SbV die bisherige Örtliche Richtlinie für Mitarbeiter auf Betriebsstellen.

Eine von der ThE nicht genehmigte Vervielfältigung, Verbreitung und Weitergabe dieser Sammlung insbesondere an Dritte ist verboten.

Erfurt, den 19.11.2024

gez. Dipl.-Ing. P. Raulfs

1	2	3	4
Aktualisierungen			
lfd. Nr.	gültig ab	In Betriebsstellenbuch eingearbeitet	
		am	durch
Neuherausgabe	13.12.2015	Neudruck	
Aktualisierung 1	11.12.2016		
Aktualisierung 2	01.09.2020		
Aktualisierung 3	15.12.2024		

Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.01

Anlagen und Einrichtungen der Betriebsstelle

zu 408.0101 2 (2) a)/408.4801 2 (2) a)

1. Beschreibung der Anlage

Der Bahnhof Sonneberg [Thür] Hbf (Abk. SOH) ist jeweils Anfangs- und Endbahnhof

-) der elektrisch betriebenen eingleisigen Hauptbahn Coburg – Sonneberg Hbf;
-) der eingleisigen, im Zugleitbetrieb bedienten Nebenbahn Eisfeld [Thür] – Sonneberg Hbf;
-) der eingleisigen Nebenbahn Sonneberg [Thür] Hbf – Lauscha [Thür] – Ernstthal [Rstg] – Neuhaus a Rwg.

Der Bahnhof Sonneberg Hbf ist Geltungsbereich der Richtlinie 408 («Züge fahren und Rangieren») der Deutschen Bahn AG. Ab Einfahrsignal 1B (Strecke Richtung Eisfeld) und 1F (Strecke Richtung Neuhaus) schließen sich Geltungsbereiche der FV-NE an. Für die Bereiche der abgesetzten Stellrechner in Blechhammer, Lauscha und Ernstthal, sind die Bestimmungen der SbV Teil B zu beachten.

Grenzen zur freien Strecke

Grenze zur freien Strecke Esig	bei km	Strecke nach	benachbarte	
			Zugmeldestelle	Zuglaufstelle
1A	18,830	Coburg	Neustadt (b Cob)	–
1B	31,950	Eisfeld	Eisfeld	Mengersgereuth-Hämmern
1F	20,382	Neuhaus a Rwg	Blechhammer	–

Rangierbezirke

Der Bahnhofsteil Abstell- und Ladegleise [SOHA] bildet einen Rangierbezirk.

Rangierbezirk	Betriebsstelle	Gleise	Bemerkungen
SOHA	Sonneberg Hbf	108 – 110, 141, 142, 143, 144	Ortsstellbereich

Gleise (Nutzlängen) und Anschlüsse, Hauptgleise, durchgehende Hauptgleise

Haupt- Gleis Nr.	Neben- Gleis Nr.	Zweckbestimmung	Nutzlänge [m]	Verfügbare Gleislänge [m]	Bemerkungen
101		Reisezuggleis	300		nur aus/in Ri Einfeld und Neuhaus
102		Reisezuggleis	295		nur aus/in Ri Einfeld und Neuhaus
103		Reisezuggleis	305		elektrifiziert, nur aus/in Ri Neustadt
104		Reisezuggleis	275		elektrifiziert
105		Reisezuggleis	285		elektrifiziert, Durchfahrten zugelassen
	106	Lokumfahrgleis		500	elektrifiziert
	108	Abstellgleis		579	
	109	Abstellgleis		414	Ladestelle
	110	Ausziehggleis		370	
	112	Abstellgleis		90	
	141	Abstellgleis		79	
	142	Abstellgleis		50	
	143	Lokbehandlungsgleis		134	Wasserkran
	144	Abstellgleis		151	Untersuchungsgrube

Gleise, in die Reisezüge fahren dürfen

Alle Zufahrstraßen sind sicherungstechnisch so hergerichtet, daß die Benutzung durch Reisezüge zugelassen ist.

Gleise, für das Abstellen von Gefahrgutzügen oder Gefahrgutwagen

Gefahrgutzüge oder -wagen dürfen im Bereich der Abstell- und Ladegleise abgestellt werden.

Maßgebende Neigung größer 2,5 % (1 : 400)

Gleis	von	bis	Neigung und Richtung
126	km 18,985	km 19.177	23,3‰ in km-Richtung fallend

Bahnsteige und Bahnsteignutzlängen

Bahnsteiggleis	Höhe über SO in m	Nutzlänge in m
101	0,55	110
102	0,38	200
103	0,38	175
104	0,38	200
105	0,38	200

Ausweich- und Überleitungsmöglichkeiten auf benachbarten Betriebsstellen

Betriebsstelle	Ausweichmöglichkeit (NL in m)	Überleitmöglichkeit vom	
		Regelgleis in das Gegengleis	Gegengleis in das Regelgleis
Neustadt [b Cob]	390		

Lageplan der Betriebsstelle

Siehe Anhang 1

Stellwerke

Name/ Betriebsstelle	Funktion	Bauart
Sf	Fahrdienstleiterstellwerk	ESTW L90C

Signale

Alle Haupt-, Vor- und Sperrsignale sind Lichtsignale. Die Haupt- und Vorsignale sind als Kombinationssignale ausgeführt.

Streckenblockeinrichtungen

Betriebsstelle/ Stellwerk	von und nach	Bauform	Bemerkungen
Sonneberg Hbf	Neustadt [b Cob]	Selbstblock Sb 60	An ESTW angepaßt

Grenzen der benachbarten Betriebsstellen

Betriebsstelle	Signal	Standort km	Bemerkungen
Neustadt [b Cob]	1F	16,240	
Mengersgereuth-Hämmern	Ne 1	25,697	Bereich FV-NE
Blechhammer [Thür]	4A	27,552	Bereich FV-NE

Standorte Rangierhalttafel (Ra 10)

Betriebsstelle/ Stellwerk	Standort km	Einfahrgleis aus Richtung
Sonneberg Hbf Sf	18,985	Neustadt [b Cob]
Sonneberg Hbf Sf	32,400	Mengersgereuth-Hämmern
Sonneberg Hbf Sf	20,142	Blechhammer

Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB 90)

Alle Haupt- und Vorsignale sind mit PZB-90-Gleismagneten ausgerüstet.

Fahrzeugbehandlungsanlagen

Untersuchungsgrube in Gleis 144

3. Bahnübergänge

Streckenabschnitt Neustadt – Sonneberg Hbf

Lage km	Kreuzende Straße	Sicherung	Lage Einschalt- punkte km		Lage ÜS km		Überwachung Besonderheiten
			Ri 1	Ri 2	Ri 1	Ri 2	
16,772	Gemstr.	EBÜT-80 LzH-Fü	15,905	17,639	–	–	Bereich DB Netz
17,467	Gemstr. Baumweg	EBÜT-80 LzH-Fü	16,212	18,845	–	–	
17,846	Gemstr. An der Hir- tentrift	EBÜT-80 LzH-Fü/Hp	15,808	–	–	–	Hp-abhängig in Ri Neustadt
18,282	Gemstr. Lindenstraße	RBÜT LzH-Fü/Hp	16,227	–	–	–	Hp-abhängig in Ri Neustadt

4. Sonstige Anlagen

Fremdstromversorgung

Es befinden sich 6 Elektranten zwischen den Gleisen 101 und 102.

Weichenheizung

Alle Weichen sind mit Weichenheizung ausgerüstet. Die Speisung erfolgt über die Oberleitung.

Die Überwachungseinrichtung ist beim Fdl angeordnet.

Notstromaggregat

Fahrbares Dieselaggregat bei Netzausfall, Standort am Stellwerk Sf

Gleisfeld-/Bahnsteigbeleuchtung

Die Einschaltung der Bahnsteigbeleuchtung erfolgt Einschaltung durch Dämmerungsschalter, die Einschaltung der Gleisfeldbeleuchtung durch den Fahrdienstleiter.

Fernmeldeeinrichtungen

Art	Stellwerk Sf	Strecke 111	Strecke 112
Telefon	03675 421910 0162 2884840	03675 421910 0162 2884840	03675 421910 0162 2884840
Fax	03675 421915	03675 421915	03675 421915
GSM-R	77002602		
Analoger Zugfunk			
VZF 95	0 19, 0 23	0 23	0 19
Rangierfunk			
Ortskanal	0 19, 0 23		
Adresse	Ernst-Moritz-Arndt-Str. 44a 96515 Sonneberg		

Wasser-, Strom- und Gasversorgung; Maßnahmen im Störfall

Lieferwerke

Wasser: Wasserwerke Sonneberg

Strom: DB Energie

Standorte der Hauptschalter (Strom) und Absperrrichtungen (Gas, Wasser)

Absperrrichtung Stellwerk Sf, Heizungsraum
(Wasser)

Hauptschalter Elektrischer Betriebsraum im Stellwerk Sf
(Strom)

Maßnahmen im Störfall

Bei Störungen an den Versorgungseinrichtungen ist unverzüglich die für die Entstö-
rungsveranlassung zuständige Stelle zu verständigen. Die bekannten Absperreinrichtun-
gen sind zu schließen, soweit es zur Gefahrenabwehr erforderlich ist.

Maßgebende Neigungen einschließlich der Neigungswechsel der Streckenabschnitte zwischen Zugmeldestellen

Zu 408.0101 2 (2) b)/408.4801 2 (2) b)

Gleisangabe	Maßgebende Neigung in ‰
Zw. Neustadt und Sonneberg	23,3

Arbeitsübergabe und Arbeitsübernahme bescheinigen

Zu 408.0111 6 (1)/ 408.4802 6 (1)

Die Arbeitsübergabe und Arbeitsübernahme ist auf dem Belegblatt für Zugleiter zu do-
kumentieren.

Bei jeder Arbeitsübernahme ist zu prüfen, ob die Druckschriften, betrieblichen Unterla-
gen sowie Geräte und Werkzeuge vollzählig vorhanden sind. Die Prüfung wird mit der
schriftlichen Arbeitsübernahme bestätigt.

Beginn der Unterbrechung der Arbeitszeit mitteilen, zu übergebende Unterlagen hinterlegen

Zu 408.0111 7/ 408.4802 7

Während der Arbeitsruhe bleiben die Unterlagen am Arbeitsplatz liegen.

Uhrzeitvergleich

Zu 408.0111 9/ 408.4802 9

Bei Dienstbeginn der Frühschicht ist die Uhrzeit mit der Uhrzeitansage zu vergleichen.

Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.02

Aufbewahren von Unterlagen

Zu 408.0203 4

Zugmeldebücher, Befehlsblöcke und andere fahrdienstliche Unterlagen sind bis zum Ablauf des folgenden Kalenderhalbjahres nach ihrem Abschluß auf der Betriebsstelle aufzubewahren.

Durchfahrstraßen

Zu 408.0211 2 (1)

Durchfahrten sind durch Gleis 105 von Neustadt nach Blechhammer und von Blechhammer nach Neustadt zugelassen.

Fernsprechverbindungen für Zugmeldungen

Zu 408.0221 1 (2)

Zugmeldungen sind zu geben:

Zugmeldestelle	Fernmeldeverbindung
Eisfeld	Zugfunk VZF 95
Neustadt [b Cob]	GSM-R (Fbs), Direktwahltaste »NNU-USO«

Namen von Betriebsstellen verkürzen

Zu 408.0221 1 (3)

Namen von Betriebsstellen dürfen wie folgt verkürzt werden:

Betriebsstelle	Verkürzung
Sonneberg [Thür] Hbf	Sonneberg
Neustadt [b Cob]	Neustadt

Durchrutschwege

Zu 408.0231 1 (3)

Bei Einfahrt eines im Bahnhof haltenden Zuges				Bemerkungen
aus Richtung	nach Gleis	ist der Durchrutschweg freizuhalten von Signal	bis	
MRH	101	1N1	So 12 W 159	
MRH	102	1N2	So 12 W 149	
NNU	103	1N3	So 12 W 149	
NNU	104	1N4	So 12 W 149	
NNU, MRH	105	1N5	WA W 158	
BHR	101	1P1	Rs 125 X	
BHR	102	1P2	Rs 125 X	
BHR	104	1P4	Rs 125 X	W 105 rechts
BHR	104	1P4	Rs 126 X	W 105 links
BHR	105	1P5	Rs 125 X	W 105 rechts
BHR	105	1P5	Rs 126 X	W 105 links

Bahnübergänge sichern

Zu 408.0231 1 (7)

Folgende Bahnübergänge sind vor Zulassung der Fahrt zu sichern:

Fahrt auf Signal	in Richtung	BÜ in km
1P3	Neustadt	km 18,282; 17,846
1P4	Neustadt	km 18,282; 17,846
1P5	Neustadt	km 18,282; 17,846

Grenzen der Gleisfreimeldeanlagen

Zu 408.0231 3 (1) a)

Die Gleisfreimeldeanlage des Bahnhofs Sonneberg Hbf ist wie folgt begrenzt:

- ⌋ in Richtung Neustadt durch Esig 1A in km 18,830
- ⌋ in Richtung Mengersgereuth-Hämmern durch Esig 1B in km 31,945
- ⌋ in Richtung Blechhammer durch Esig 1F in km 20,382

Stellung der Weichen bei unterbrochener Arbeitszeit

Zu 408.0232 5 a)

Während unterbrochener Arbeitszeit müssen Weichen wie folgt gestellt sein:

Weiche	Stellung zur Fahrt nach
103	Gleis 101/102
106	Gleis 105

Alle übrigen Weichen sind nach Möglichkeit in eine Stellung zu bringen, die in ein nicht besetztes Gleis führt.

Auswerten der Anzeigen

Zu 408.0244 4 (5) b)

Auf dem Streckenabschnitt Neustadt – Sonneberg Hbf ist das Auswerten der Anzeigen zugelassen.

Hauptsignale auf Fahrt stellen – Zeitpunkt

Zu 408.0251 2 (1)

Die Ausfahrtsignale P3; P4 und P5 dürfen für Fahrten in Richtung Neustadt frühestens zwei Minuten vor der planmäßigen Abfahrtszeit auf Fahrt gestellt werden.

Verzeichnis der Zugschlußstellen

Zu 408.0251 7

Siehe Anlage 2

Meldungen des Triebfahrzeugführers

Zu 408.0261 5 (1)

Nach Anhalten eines Zuges aus Richtung Mengersgereuth-Hämmern gibt das Zugpersonal eine Zugvollständigkeitsmeldung ab.

Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.03

Melden an den Fahrdienstleiter, daß der Zug vorbereitet ist

Zu 408.0321

Die Zugvorbereitungsmeldung an den Fdl Sonneberg Hbf erfolgt durch den Triebfahrzeugführer.

Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.04

Bestätigung des Eingangs von Anordnungen über den Zugverkehr oder der Berichtigung von Fahrplanunterlagen durch den Bediener

Zu 408.0401 1

Auf die Bestätigung des Eingangs von Anordnungen über den Zugverkehr wird verzichtet, sofern eine Bestätigung nicht im Einzelfall verlangt ist.

Verwendung des Vordruckes »Anordnungen über den Zugverkehr« nach Modul 408.0401V01; Verzicht

Zu 408.0401 2

Auf das Eintragen der Anordnungen über den Zugverkehr wird verzichtet. Die Anordnungen sind in die Mappe »Anordnungen mit Gültigkeitstag« einzulegen.

Namen von Betriebsstellen abkürzen

Zu 408.0411 2 (8)

Der Ausfertiger eines Befehls darf Namen von Betriebsstellen unter folgenden Bedingungen abkürzen:

Bei einem Befehl, den er dem Triebfahrzeugführer durch Diktieren übermittelt, darf der Ausfertiger die fünfstellige Abkürzung eintragen. Beim Diktieren muß er den Langnamen oder den Kurznamen der Betriebsstelle angeben. Bei einem Befehl, den er dem Triebfahrzeugführer aushändigt, darf der Ausfertiger den Kurznamen (sechszehnstelligen Bezeichnung der Örtlichkeit) der Betriebsstelle eintragen.

Name der Betriebsstelle	Kurzname (16stellige Bezeichnung)	Abkürzung (5stellige Abkürzung)
Sonneberg [Thür] Hbf	Sonneberg	USO
Neustadt [b Cob]	Neustadt	NNU

Abkürzung der Betriebsstelle für den Übermittlungscode geben

Zu 408.0411 2 (12)

Folgender Code für die Befehlsübermittlung ist vom Fahrdienstleiter Sonneberg Hbf zu verwenden:

USO - xxx (laufende dreistellige Nummer)

Es sind die Nummern zwischen 001 und 999 zu verwenden.

Benachrichtigen von Bahnübergangsposten

Zu 408.0421 1 (1) b

Bahnübergangsposten sind vor Zulassung einer Zugfahrt wie folgt zu benachrichtigen:

Bü km	Benachrichtigungs-Abschnitt	Art der Verbindung	Art des Gesprächs
18,282	Neustadt [b Cob] – Sonneberg Hbf	GSM-R Betriebsfunk Konferenzverbindung »NNU-USO«	Abmeldung
17,486			
17,467			
16,772		GSM-R Betriebsfunk Einzelverbindung 049 60 5121 6520	Einzelbenachrichtigung

Bestimmen der Mindestzeit beim Benachrichtigen

Zu 408.0421 1 (8)

Muß ein BÜP über Zugfahrten benachrichtigt werden, ist dieser mindestens 3 Minuten vor der voraussichtlichen Ab- oder Durchfahrtzeit zu benachrichtigen. Diese Mindestzeit darf nicht unterschritten werden.

Benachrichtigen von Arbeitsstellen auf der freien Strecke; Nennung zulässiger Streckenabschnitte bzw. Zulässigkeit bei Fahrten im Gegengleis

Zu 408.0423 1 (3)

Das Benachrichtigen von Arbeitsstellen ist durch die Betriebsstellen Neustadt und Sonneberg erlaubt.

Unvorhergesehene Fahrten als Zug des Gelegenheitsverkehrs verkehren lassen

Zu 408.0431 1 (1) b)

Züge des Gelegenheitsverkehrs in Richtung Neustadt dürfen nur auf Anordnung der Betriebszentrale der DB Netz verkehren.

Für bestimmte Züge zugelassene Strecken

Zu 408.0435 1 (4)

Die Strecke Lichtenfels – Sonneberg ist zugelassen für: D (Doppelstockwagen).

Bahnhofsgleise, über die Züge mit Lü-Sendungen fahren dürfen

Zu 408.0435 3 (2) b)

Züge mit Lü-Sendungen dürfen nur über die Gleise 103, 104 und 105 fahren.

Schneeräumfahrten verboten

Zu 408.0435 6

Die Gleise 101, 102, 103, 104, 105 dürfen nicht von arbeitenden Schneeräumern befahren werden.

Geschobene Züge bei besonderen örtlichen Verhältnissen

Zu 408.0445 (1) c)

Bedienungsfahrten zur Awanst Sonneberg Ost Gbf dürfen in Richtung Sonneberg Ost Gbf geschoben werden.

Für geschobene Bedienungsfahrten zur Awanst Sonneberg Ost Gbf ist ein Luftbremskopf zu verwenden. Dieser ist vom bedienenden EVU mitzuführen.

Zuständiger Fahrdienstleiter für das Sperren von Gleisen

Zu 408.0471 1 (4)

Zugmeldestelle	zuständig für Streckenabschnitt
Neustadt (b Coburg)	Neustadt (b Coburg) - Sonneberg (Thür) Hbf

Sichern von Bahnübergängen mit zuggesteuerten Bahnübergangssicherungen bei Sperrfahrten und Kleinwagenfahrten

Zu 408.0481 11 (1) und (2)

Sperrfahrt soll in der Einschaltstrecke der				
BÜSA km	halten und bei Weiterfahrt BÜ befahren	beginnen und BÜ befahren	halten und zurück-fahren	enden
	Zugehörige UT bei km	Halt vor BÜ und HET betätigen.	Zugehörige UT bei km	Zugehörige UT bei km
16,772	18,847		18,847	18,847
17,467	18,847 / 16,202		18,847 / 16,202	18,847 / 16,202
17,846				
18,282	16,202		16,202	16,202
	betätigen; bei Weiterfahrt Halt vor BÜ und HET betätigen.		betätigen, bei Rückfahrt Halt vor BÜ und HET betätigen.	betätigen

Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.05

Betriebsstelle nach unterbrochener Arbeitszeit nicht besetzt

Zu 408.0501 1 (1)

Der Fdl Sonneberg Hbf darf keine Züge nach Neustadt ablassen, wenn der Fdl Neustadt nach unterbrochener Arbeitszeit die Arbeit nicht aufgenommen hat.

Bahnübergänge oder Streckenabschnitte mit Spurrillen

Zu 408.0541 3 (2)

Es muß

) nach unterbrochenen Arbeitszeit oder

) nach einer Zugpause von 4 Stunden im zu befahrenen Gleis

und nach vorausgegangenem mäßigen bis starken Schneefällen bzw. bei einsetzendem starkem Frost nach vorausgegangenem Tauwetter auf folgenden Streckenabschnitten und Bahnübergängen mit verschneiten oder vereisten Spurrillen gerechnet werden:

Streckenabschnitt	Betroffene Bahnübergänge
Sonneberg Hbf – Neustadt	km 18,282, km 17,846, km 17,467, km 16,772, km 15,536

Maßnahmen bei kritischen Wettersituationen

Zu 408.0541 8

Auf folgenden Streckenabschnitten sind bei Sturmwarnung die Triebfahrzeugführer mündlich zu beauftragen, die Geschwindigkeit auf 80 km/h zu begrenzen:

VZG-Strecke	Betr. Streckenabschnitt Betr. Bahnhof	Sturmwarnung für Landkreis	zust. Fdl	Fdl ... ben. Fdl ... über die Sturmwarnung
5121	Sonneberg – Neustadt	Sonneberg	Sonneberg	Sonneberg ben. Neustadt

Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.06

Aufgehobene Signalabhängigkeit und Verzicht auf Befehl 12

Zu 408.0601 5 (5)

Der Befehl 12 ist nach und aus allen Richtungen nicht erforderlich, weil für diese Zugfahrten der Hauptsignalbegriff eine Geschwindigkeit von höchstens 40 km/h im Bereich der betreffenden Weiche vorschreibt.

Verständigung zwischen Zugmeldestellen völlig gestört

Zu 408.0631 3

Ist die Verständigung mit dem Fdl Neustadt völlig gestört, dürfen keine Züge Richtung Neustadt abgelaassen werden.

Örtliche Zusätze zur Richtlinie 408.48

Zuständige Stelle/Unterlagen für den Ortsstellbereich

Zu 408.4811 4 (3)

Zuständige Stelle ist der Fdl Sonneberg Hbf

Melden von Unregelmäßigkeiten im Ortsstellbereich

Zu 408.4811 4 (4)

Zuständige Stelle ist der Fdl Sonneberg Hbf

Zusätzliche Regeln für den Ortsstellbereich

Zu 408.4811 4 (5)

Der Ortsstellbereich erstreckt sich von Rangiersignal 108X bis Ende Gleis 108 und umfaßt die Gleise 108 und 109 sowie von Rangiersignal 108Y bis Ende Gleis 110 und umfaßt die Gleise 110, 141, 142, 143, 144.

Der Bereich der Weiche 164 ist Teil des Ortsstellbereichs, wenn die Signale 108X und 108Y Kennlicht zeigen.

An den Ortsstellbereich durch die Gleise 141, 143 und 144 angeschlossen ist die Drehscheibe als Teil des Werkstattbereichs der LOXON GmbH. Der Übergang zum Werkstattbereich ist durch Signale Ra 11b gekennzeichnet. Die Einfahrt in den Werkstattbereich darf nur mit Zustimmung eines zur Bedienung der Drehscheibe berechtigten Mitarbeiters erfolgen. Es sind darüber hinaus Bestimmungen der LOXON GmbH zu beachten.

Örtliche Besonderheiten

Zu 408.4811 7

Umsetzen von elektrischen Triebfahrzeugen

Aufgrund nicht ausreichender überspannter Gleislänge kann das Umsetzen elektrischer Triebfahrzeuge zum Teil nicht über eine Rangierstraße erfolgen. Es wird folgende Verfahrensweise festgelegt.

Das Triebfahrzeug erhält am Signal 1N3, 1N4 oder 1N5 die Zustimmung des Fdl zur Rangierfahrt durch Signal Ra 12. Der Tf ist zuvor auf die verkürzte Rangierstraße hinzuweisen. Die Rangierfahrt endet spätestens vor dem Signal El 6.

Es sind Rangierstraßen mit den Zielen 135Y oder 108Y einzustellen. Erkennt der Fdl, daß die Weiche 162 durch das umsetzende Triebfahrzeug freigefahren ist, ist die Rangierstraße durch das KF-pflichtige Kommando FA zurückzunehmen.

Nach der Rücknahme der Rangierstraße sind die benötigten Weichen umzustellen. Die Rangierfahrt soll über Gleis 103, 104 oder 105 geführt werden. Die Rangierfahrt von Weiche 162 nach Gleis 106 ist nur dann zulässig, wenn die Gleise 103, 104 und 105 besetzt sind.

Die Rangierfahrt endet am Signal 1P3, 1P4, 1P5 oder 106Y. Die Weiterfahrt erfolgt auf Signal Ra 12.

Verschieben ohne Zustimmung des Weichenwärters

Zu 408.4813 3 (2) e)

In den Gleisen des Ortsstellbereichs dürfen Fahrzeuge ohne Zustimmung des Weichenwärters verschoben werden.

Maßnahmen wegen Gefälle

Zu 408.4814 7

Das Gleis Richtung Neustadt weist im Bereich zwischen der Straßenunterführung km 19,177 und dem Signal Ra 10 (km 18,985) ein Gefälle von bis zu 23,3 ‰ auf. Das Abstellen von Fahrzeugen in diesem Bereich ist verboten.

Auf dem Einfahrgleis über Signal Ra 10 hinaus rangieren

Zu 408.4841 3

Das Rangieren in Richtung Blechhammer und in Richtung Neustadt über das Signal Ra 10 hinaus ist verboten.

Rangierverbot, wenn Zugfahrten gefährdet werden können; Übersicht der während einer Zugfahrt geltenden Rangierverbote

Zu 408.4841 6 (1)

Zwischen dem Signal 1N1 und dem Grennzeichen der Weiche 159 gilt ein Rangierverbot, solange das Gleis 101 mit Zugfahrten belegt ist.

Verzicht auf das Sperren benachbarter Gleise bei Schneeräumfahrten

Zu 408.4851 1 (10)

Bei Schneeräumfahrten kann auf das Sperren der Nachbargleise verzichtet werden.

Örtliche Zusätze zur Ril 481 – Telekommunikationsanlagen bedienen

Zugfunkbereiche

Zu481.0205Z01 1

Erreichbarkeit über Zugfunk im Bereich		
Bahnhof Sonneberg	Strecke Eisfeld – Sonneberg	Strecke Sonneberg – Neuhaus
VZF 95 Kanal O 19, O 23	VZF 95 Kanal O 23	VZF 95 Kanal O 19
GSM-R		

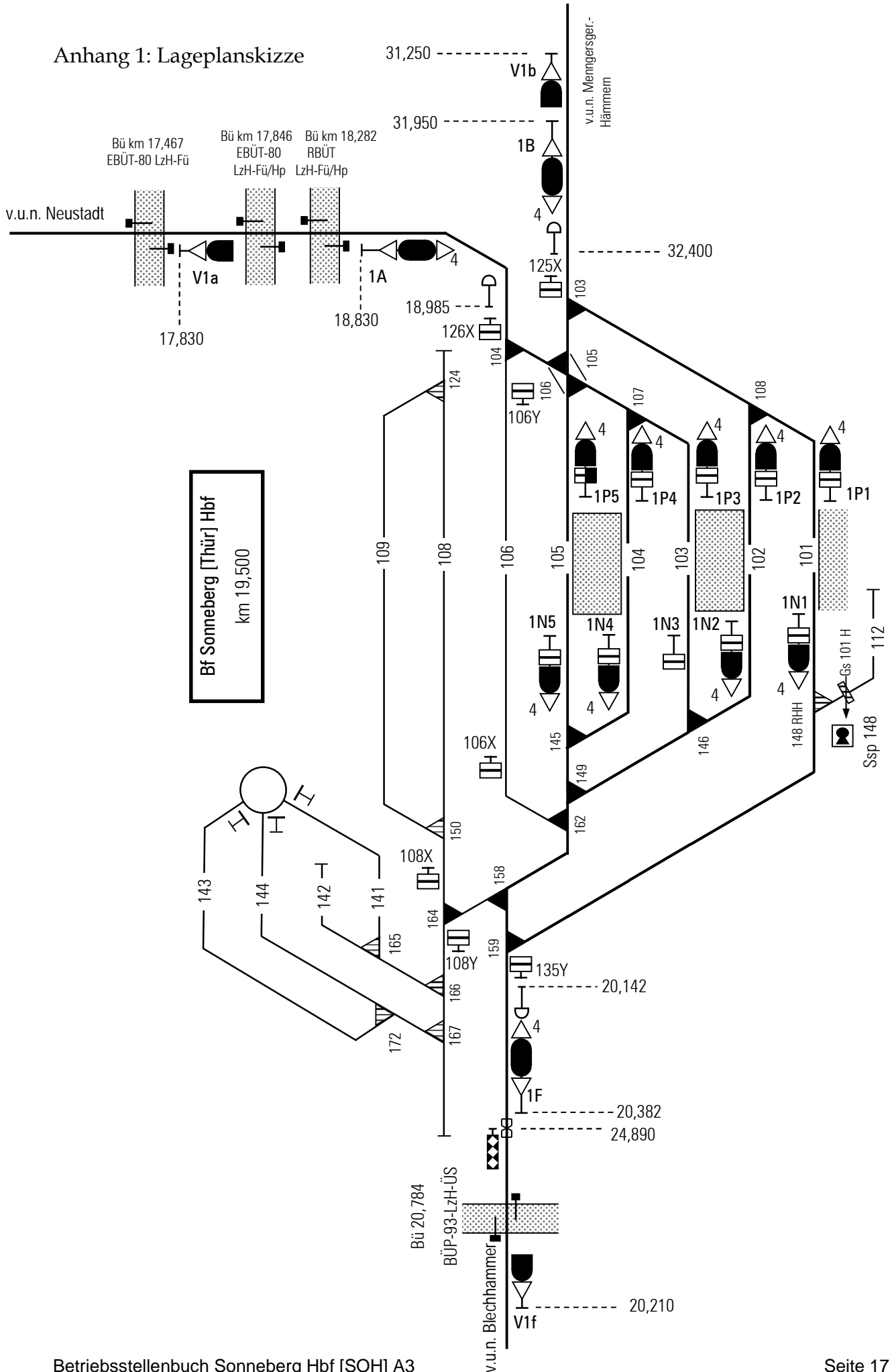
Regelmäßige Softwareaktualisierung

Zu 481.0205Z01 2 (1)

Um das DICORA-Zugfunkendgerät mit der jeweils aktuellen Programmversion zu versorgen, ist es erforderlich, in regelmäßigen Abständen ein Ab- und Anmelden durchzuführen.

Für den Bahnhof Sonneberg ist dies jeden Samstag zwischen 22:50 und 23:30 durchzuführen. Die Erledigung ist im Fernsprechbuch nachzuweisen.

Anhang 1: Lageplanskizze



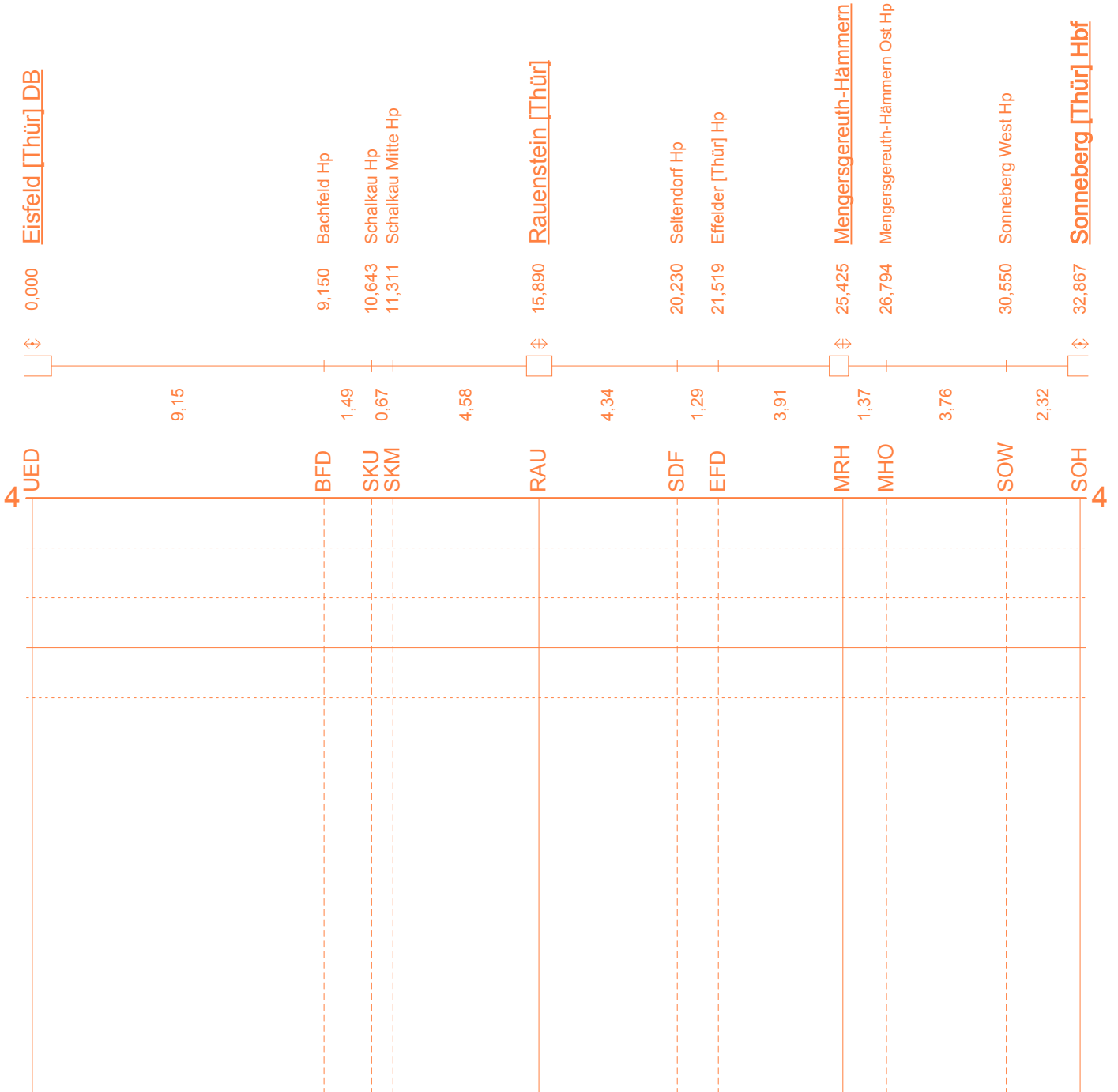
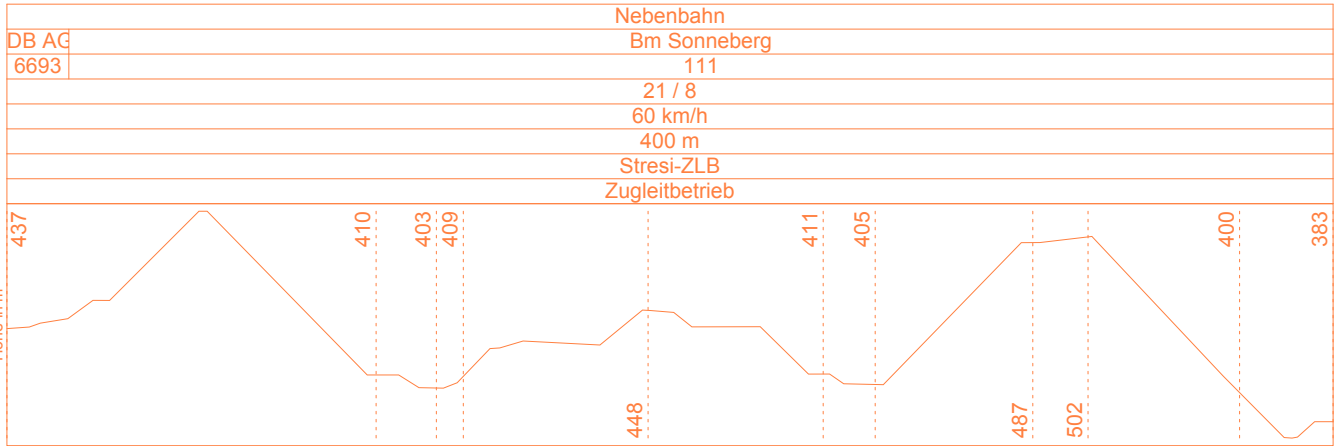
Anhang 2: Verzeichnis der Zugschlußstellen

1	2	3	4	5	6
Bei Fahrt eines Zuges auf Signal	nach	Signalzugschlußstelle		Fahrstraßenzugschlußstelle	
		Signal auf Halt stellen, wenn der Zug mit Schlußsignal vorbeigefahren ist an	Gleis- oder Weichen- abschnitt verlassen hat	Fahrstraße auflösen, wenn der Zug am ge- wöhnlichen Halteplatz zum Halten gekom- men ist oder vorbeigefahren ist an	Gleis- oder Weichen- abschnitt verlassen hat
1A	Gleis 103		WA 105 (107)		WA 105 (107)
1A	Gleis 104		WA 105 (107)		WA 105 (107)
1A	Gleis 105		WA 105		WA 105
1B	Gleis 101		WA 103 (108)		WA 103 (108)
1B	Gleis 102		WA 103 (108)		WA 103 (108)
1B	Gleis 105		WA 105		WA 105
1N1	Blechhammer		Stw Sf		WA 159
1N2	Blechhammer		Stw Sf		WA 159
1N4	Blechhammer		Stw Sf		WA 159
1N5	Blechhammer		Stw Sf		WA 159
1F	Gleis 101		Stw Sf		GA 111
1F	Gleis 102		Stw Sf		WA 146
1F	Gleis 104		Stw Sf		WA 145
1F	Gleis 105		Stw Sf		WA 145
1P1	M.-Hämmern		WA 103		WA 103
1P2	M.-Hämmern		WA 103		WA 103
1P5	M.-Hämmern		WA 103		WA 103
1P3	Neustadt		WA 104		WA 104
1P4	Neustadt		WA 104		WA 104
1P5	Neustadt		WA 104		WA 104

Thüringer Eisenbahn

111 Eisfeld [Thür] -- Sonneberg [Thür] Hbf

Jahresfahrplan 2025
 Gültig vom 15.12.2024 bis 13.12.2025
 32,867 km
 Berichtigungsstand 10.05.24



Thüringer Eisenbahn

112 Sonneberg [Thür] Hbf -- Neuhaus a Rwg

Jahresfahrplan 2025
 Gültig vom 15.12.2024 bis 13.12.2025
 28,366 km
 Berichtigungsstand: 10.06.24

