

**Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn-Gesellschaft Aktiengesellschaft in Berlin
Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege
Besonderer Teil (SNB-BT)**

Stand: März 2011

0 Verzeichnis der Abkürzungen

1 Geschäftsbedingungen

2 Zugang zur Infrastruktur und Ablauf des Trassenzuweisungsverfahrens

- 2.1 Qualität und Ausstattung der Eisenbahninfrastruktur
- 2.2 Vertragspflicht
 - 2.2.1 Infrastrukturnutzungsvertrag
 - 2.2.2 Einzelnutzungsvertrag
 - 2.2.3 Subunternehmer
- 2.3 Trassenstudien
- 2.4 Trassenanmeldung/Antragstellung
- 2.5 Fristen für Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen
- 2.6 Trassenkonstruktion
 - 2.6.1 Grundsätze der Trassenkonstruktion
 - 2.6.2 Regeln für das Konfliktmanagement
- 2.7 Grundsätze für Änderungen und Stornierung von Trassen

3 Leistungen der NME

- 3.1 Eigenschaften der Infrastruktur
- 3.2 Betriebszeiten
- 3.3 Außergewöhnliche Transporte
- 3.4 Instandhaltung der Infrastruktur, Durchführung von Baumaßnahmen
- 3.5 Informationswege

4 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

- 4.1 Grundsatz
- 4.2 Anforderungen an das Personal des EVU
- 4.3 Anforderungen an Fahrzeuge
- 4.4 Regelung des Informationsaustausches
- 4.5 Notfallmanagement
- 4.6 Haftung

5 Entgeltgrundsätze

- 5.1 Trassennutzung
- 5.2 Sonderleistungen
- 5.3 Trassenstudien und Trassenanträge
- 5.4 Leistungsabhängige Anreizkomponente
- 5.5 Stornierung und Änderung bestellter Zugtrassen
- 5.6 Entgelte

0 Verzeichnis der Abkürzungen

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
BT	Besonderer Teil
BUVO-NE	Betriebsunfallvorschrift-NE
bzw.	beziehungsweise
DAT	Dienstanweisung für Triebfahrzeugführer
e. V.	eingetragener Verein
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
ESBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
ESO	Eisenbahnsignalordnung
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
ff.	fort folgende
FFS	Funkfernsteuerung
FV-NE	Fahrdienstvorschrift für NE
gem.	gemäß
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
HPfIG	Haftpflichtgesetz
i.V.m.	in Verbindung mit
Lü	Lademaßüberschreitung
NBS	Nutzungsbestimmungen der Serviceeinrichtungen
NE	Nichtbundeseigene Eisenbahnen
NME	Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn
Nr.	Nummer
öBI	örtlicher Betriebsleiter
öRil	örtliche Richtlinien
Ril	Richtlinie
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
S.	Seite
SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
SNB-AT	Schienennetz-Benutzungsbedingungen der NME – Allgemeiner Teil
SNB-BT	Schienennetz-Benutzungsbedingungen der NME – Besonderer Teil
TEIV	Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
Tfz	Triebfahrzeug
usw.	und so weiter
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
z. B.	zum Beispiel

1 Geschäftsbedingungen

Mit den Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) veröffentlicht die NME die Benutzungsbedingungen für zu erbringende Leistungen für Zugangsberechtigte gemäß Anlage 1 EIBV.

Für die Benutzung der Infrastruktur der NME gelten die Schienennetz-Benutzungsbedingungen - Allgemeiner Teil (SNB-AT) sowie die nachstehenden Schienennetz-Benutzungsbedingungen - Besonderer Teil (SNB-BT).

Die SNB-AT entsprechen einer Empfehlung des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen und regeln die allgemeinen Geschäftsbedingungen zwischen der NME und dem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)/Zugangsberechtigten.

Die SNB-BT ergänzen die SNB-AT um unternehmensspezifische Geschäftsbedingungen.

2 Zugang zur Infrastruktur und Ablauf des Trassenzuweisungsverfahrens

2.1 Qualität und Ausstattung der Eisenbahninfrastruktur

Qualität und Ausstattung der Eisenbahninfrastruktur bestimmt im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften allein die NME. Die NME ist insbesondere berechtigt, Qualität und Ausstattung der Eisenbahninfrastruktur jederzeit zu modifizieren. Bestehende vertragliche Verpflichtungen über die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur bleiben hiervon unberührt.

2.2 Vertragspflicht

2.2.1 Infrastrukturnutzungsvertrag

Die Infrastruktur der NME darf nur nach Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages zwischen der NME und dem EVU/Zugangsberechtigten befahren werden. Dieser Infrastrukturnutzungsvertrag regelt die in diesen SNB dargestellten Rechte und Pflichten des EVU/Zugangsberechtigten und der NME.

Ist der Besteller der Trasse ein Zugangsberechtigter im Sinne des AEG, der kein EVU ist, so müssen sowohl der Zugangsberechtigte als auch das von ihm beauftragte EVU einen Infrastrukturnutzungsvertrag abschließen.

Der Infrastrukturnutzungsvertrag stellt keinen Rahmenvertrag im Sinne des § 14a AEG bzw. Punkt 3.6 der SNB-AT dar.

Im Infrastrukturnutzungsvertrag zwischen der NME und dem EVU werden im Interesse einer erleichterten Bearbeitung von Trassenanträgen lediglich die Anerkennung der SNB der NME sowie die Haftung, generelle Vorgehensweisen usw. geregelt.

Der Infrastrukturnutzungsvertrag bezieht sich nicht auf konkrete Trassen und ist an sich nicht mit Geldflüssen gekoppelt.

2.2.2 Einzelnutzungsvertrag

Der Nutzungsvertrag über die jeweils konkrete Nutzung – im Folgenden als

Einzelnutzungsvertrag bezeichnet – zwischen der NME und dem EVU/Zugangsberechtigten kommt durch die fristgerechte und schriftliche Annahme des Angebots der NME durch das EVU/den Zugangsberechtigten zustande.

Mit Abschluss des Einzelnutzungsvertrages wird dem EVU/Zugangsberechtigten das Nutzungsrecht an den Zugtrassen im vertraglich vereinbarten Umfang eingeräumt. Ein Nutzungsanspruch des EVU/Zugangsberechtigten besteht erst ab dem vertraglich vorgesehenen ersten Verkehrstag.

2.2.3 Subunternehmer

Der Einsatz von Subunternehmern durch das EVU ist nach Anmeldung bei der NME gestattet. Die Anmeldung eines Subunternehmers ist bei der Antragstellung auf Zuweisung von Trassen - im Folgenden vereinfachend Trassenanträge oder Trassenanmeldungen genannt - vorzunehmen. Sollte ein Subunternehmer nicht in seinem eigenen Namen mit der NME einen Infrastrukturnutzungsvertrag abgeschlossen haben, so ist dieser Zug im Rahmen dieses Vertrages ein Zug des die Trasse bestellenden EVU im Sinne des § 278 BGB. Das die Trasse beantragende EVU übernimmt für den jeweiligen Subunternehmer die Haftung als EVU. Das EVU weist der NME analog zum Punkt 2.2 der SNB-AT die Übernahme derartiger Risiken durch seine Haftpflichtversicherung nach.

2.3 Trassenstudien

Auf Anfrage von einem EVU/Zugangsberechtigten werden, gegen Erstattung der Kosten, von der NME Trassenstudien erstellt. Die Trassenstudien werden in der Reihenfolge der Anfragen bearbeitet und in einer Frist von 10 Werktagen zur Verfügung gestellt. Werden vom EVU/Zugangsberechtigten Trassen auf Basis der Trassenstudie bestellt, werden die Kosten der Trassenstudie auf die Trassenkosten angerechnet.

2.4 Trassenanmeldung/Antragstellung

Die Konstruktion von Trassen und deren Zuweisung erfolgt auf Basis von Trassenanmeldungen. Um eine Trasse zu konstruieren bedarf es konkreter Angaben (Fahrzeugeinsatz, Verkehrszeitraum, Fahrtverlauf etc.) seitens des EVU/Zugangsberechtigten.

Die Trassenanmeldungen haben formlos in schriftlicher Form zu erfolgen. Der Antrag auf Zuweisung von Trassen kann bei der NME unter der E-Mail-Adresse:

kontakt@nmeq.de

gestellt werden.

Folgende Pflichtangaben sind erforderlich:

- Datum der Fahrt(en)
- gewünschte Abfahrzeiten
- Höchstgeschwindigkeit
- Eingesetzte Triebfahrzeuge, inkl. deren Stellung im Zugverband
- Radsatzlast und Last je Längeneinheit der Triebfahrzeuge (Achsen- und Meterlast)
- Wagenzuggewicht, Gesamtzuggewicht, erforderliche Streckenklasse
- Länge des Wagenzuges, der Tzf und des Gesamtzuges
- Anzahl der Achsen des Gesamtzuges
- vorhandene Bremsleistung des Gesamtzuges

- Ggf. weiter erforderliche Angaben zu Besonderheiten wie z.B. außergewöhnliche Sendungen, Lü-Sendungen, etc.
- Ansprechpartner und E-Mail-Adresse des EVU/Zugangsberechtigten für Informationen gem. Ziffer 5.2.1 der SNB-AT

Die NME kann verlangen, dass der Antragsteller eine gültige Sicherheitsbescheinigung für den gesamten Laufweg der beantragten Zugtrasse vorlegt.

2.5 Fristen für Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen

In Ergänzung der Bestimmungen aus den SBN-AT, Ziffer 3.4, gelten für Trassenanmeldungen folgende zusätzlichen Bestimmungen:

Trassenanmeldungen müssen mindestens 10 Arbeitstage vor Verkehren des Zuges erfolgen, es sei denn, dass mit dem Betreiber der Schienenwege etwas anderes vereinbart ist.

Als Arbeitstage (auch im Sinne von Ziffer 3.4.2 der SNB-AT) gelten die Tage Montag bis Freitag, ausgenommen sind die gesetzlichen Feiertage in Berlin.

2.6 Trassenkonstruktion

2.6.1 Grundsätze der Trassenkonstruktion

Die NME konstruiert Zugtrassen nach den hierfür geltenden Richtlinien gem. EIBV. Mit dem Ziel der bestmöglichen Auslastung Ihrer Eisenbahninfrastruktur behandelt die NME die Anmeldungen in der Reihenfolge folgender Grundsätze:

- Fristgerechte Anmeldung vor nicht fristgerechter Anmeldung.
- Anmeldungen für Verkehrsleistungen, die aufgrund ihrer Regelmäßigkeit eine höhere Infrastrukturauslastung ermöglichen, vor Anmeldungen für unregelmäßig oder nach Bedarf verkehrende Verkehrsleistungen.

2.6.2 Regeln für das Konfliktmanagement

Auf die Formulierung eigener, unternehmensspezifischer und allgemeingültiger Entscheidungskriterien wird verzichtet.

Ergeben sich Unvereinbarkeiten zwischen verschiedenen Anträgen, so wird für diesen Konfliktfall von der NME das Verfahren nach § 9 EIBV, bei der Vergabe von Zugtrassen durchgeführt.

2.7 Grundsätze für Änderungen und Stornierung von Trassen

Änderungen von Trassen sind auf Wunsch des EVU/Zugangsberechtigten nur möglich, wenn Zugtrassen anderer Zugangsberechtigter nicht betroffen sind und die Schienenwegkapazitäten dies zulassen.

Bestellte Trassen können vom EVU/Zugangsberechtigten storniert werden. Mit der Stornierung erlöschen alle Ansprüche die ggf. mit der vertraglichen Bindung in Bezug auf die Trassenvergabe verbunden waren.

Die Änderung und Stornierung von Trassen sind entgeltpflichtig.

3 Leistungen der NME

3.1 Eigenschaften der Infrastruktur

Das Streckennetz der NME ist in die nachfolgend aufgeführten Streckenabschnitte eingeteilt:

Streckenabschnitt Hermannstr./Teltowkanal

Streckenlänge:	3 km
Streckenklasse:	D4
zul. Gesamtzuglänge:	255 m
Betriebliche Merkmale:	eingleisig, Zugleitbetrieb
Zahl der Bahnübergänge:	keine
davon technisch gesichert:	keine

Streckenabschnitt Teltowkanal/Rudow Nord

Streckenlänge:	6 km
Streckenklasse:	D4
zul. Gesamtzuglänge:	205 m
Betriebliche Merkmale:	eingleisig, Zugleitbetrieb
Zahl der Bahnübergänge:	15
davon technisch gesichert:	7

Es gelten für alle Streckenabschnitte folgende Höchstgeschwindigkeiten:

Für Züge:	30 km/h
Für Rangierfahrten:	20 km/h

Der Übergangsbahnhof zur DB AG ist der Bahnhof Neukölln/Hermannstr.

Die angegebenen Streckenklassen entsprechen der Ril 457.0301 der DB AG.

Auf Grund der vorhandenen Genehmigungen können von der NME die genannten Streckenabschnitte grundsätzlich nur für den Güterverkehr bereitgestellt werden.

3.2 Betriebszeiten

Die regelmäßigen üblichen Betriebszeiten beginnen um 6:00 Uhr und enden um 14:30 Uhr Ortszeit. Alle im Verzeichnis der Entgelte aufgelisteten Preise sind nur innerhalb der regelmäßigen üblichen Betriebszeit gültig. Außerhalb dieser Zeiten werden aufwandsabhängige Zuschläge für erforderlichen Personaleinsatz erhoben.

Ist eine Verlängerung der Streckenöffnungszeit aufgrund einer Verspätung notwendig, die durch die NME zu vertreten ist, erfolgt keine zusätzliche Zahlung zum Trassenpreis. Ist eine Verlängerung der Streckenöffnungszeit aufgrund einer Verspätung notwendig, die das EVU/der Zugangsberechtigte zu vertreten hat, werden zusätzliche Zahlungen je nach angefangener Mitarbeiterstunde fällig.

3.3 Außergewöhnliche Transporte

Transporte, die wegen ihrer äußeren Abmessungen, ihres Gewichts oder ihrer Beschaffenheit besondere Anforderungen an die Infrastruktur stellen (Traglast von Brückenbauwerken, Streckenklasse, Fahrzeugumgrenzung usw.), bzw. nur unter

besonderen technischen oder betrieblichen Bedingungen befördert werden können, gelten als außergewöhnliche Transporte (zum Beispiel LÜ-Sendungen und Schwerwagentransporte).

Müssen zur Durchführung von außergewöhnlichen Transporten Änderungen an der Infrastruktur vorgenommen werden (z. B. vorübergehende Entfernung von Signalen und/oder dergl.), werden die hierfür anfallenden Kosten dem EVU/Zugangsberechtigten in Rechnung gestellt. Ferner wird für die Erstellung der zum Transport notwendigen Genehmigung von der NME ein dem Aufwand entsprechendes Entgelt erhoben.

3.4 Instandhaltung der Infrastruktur, Durchführung von Baumaßnahmen

Die NME ist berechtigt, die Kapazität der Eisenbahninfrastruktur für größere, über einen längeren Zeitraum andauernde Baumaßnahmen mit erheblichen Auswirkungen für den Zugverkehr einzuschränken. Dies kann z. B. durch Zugrundelegung eingeschränkter Kapazität bei der Konstruktion der Trassen auf den betroffenen Abschnitten erfolgen. Die jeweiligen Maßnahmen sind dem EVU/Zugangsberechtigten unverzüglich mitzuteilen.

3.5 Informationswege

Informationen gemäß Ziffer 5.2 der SNB-AT gibt die NME bevorzugt per E-Mail an die vom EVU/Zugangsberechtigten im Infrastrukturnutzungsvertrag bzw. bei der Trassenanmeldung angegebene E-Mail-Adresse.

3.6 Netzzugangsrelevante Regelwerke (zu Ziffer 3.1.2 der SNB-AT)

Auf den Strecken der NME gelten neben der Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) der NME folgende Regelwerke (nicht abschließend):

- EBO,
- ESO,
- FV-NE
- BUVO-NE,
- VDV-Schrift 757 (Bremse im Betrieb bedienen)
- VDV-Schrift 714 (Betriebsdiensttauglichkeit),
- DAT

Die SbV der NME wird im Rahmen einer Trassenbestellung auf besondere Anforderung als Druckexemplar zur Verfügung gestellt. Die Beschaffung von weiteren, nicht von der NME herausgegebenen Regelwerken, auf welche die SbV Bezug nimmt, obliegt dem EVU/Zugangsberechtigten in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten.

4 Rechte und Pflichten der Vertragsparteien

4.1 Grundsatz

Die Vertragsparteien verpflichten sich zu einer vertrauensvollen Zusammenarbeit, die die Besonderheiten und Erfordernisse der Infrastrukturnutzung berücksichtigt und negative Auswirkungen auf die andere Vertragspartei so gering wie möglich hält. Jede Vertragspartei übermittelt der anderen Partei zu diesem Zweck unverzüglich alle notwendigen Informationen zur Sicherstellung eines Höchstmaßes an Effizienz und Sicherheit bei der Betriebsführung.

4.2 Anforderungen an das Personal des EVU

In Ergänzung zu Ziffer 2.3 der SNB-AT wird folgendes festgelegt:

Die NME vermittelt auf Wunsch und gegen entsprechende Kostenerstattung dem Personal des EVU vor dem Einsatz die erforderlichen Orts- und Streckenkenntnis.

Dem EVU obliegt die Fortbildung seiner Personale hinsichtlich der in diesen Bedingungen genannten Kenntnisse und Verpflichtungen.

Vom EVU eingesetztes Personal Dritter gilt als Personal des EVU.

4.3 Anforderungen an Fahrzeuge

In Ergänzung zu Ziffer 2.4 der SNB-AT wird folgendes festgelegt:

Triebfahrzeuge müssen folgende zugangsrelevanten Merkmale haben:

- Ausrüstung mit analogem Betriebsfunk der NME (Frequenz 153,9100 MHz).

Bei Nutzung des Streckenabschnitts Teltowkanal/Rudow Nord zusätzlich:

- Ausrüstung mit Magnetsender zum Betätigen der Signalanlagen an Bahnübergängen (Sendemagnet Siemens & Halske C 25145-A12-A1).

In den Wagenpark des EVU eingestellte Fahrzeuge Dritter oder aufgrund besonderer Abmachungen übernommene Fahrzeuge anderer EVU gelten als Fahrzeuge des EVU. Wird die NME gleichwohl wegen nicht, nicht vollständig oder nicht fachgerecht durchgeführter Untersuchungen oder Instandhaltungsarbeiten der Fahrzeuge in Anspruch genommen, gilt Ziffer 4.6 Satz 3 entsprechend.

4.4 Regelung des Informationsaustausches

Im Infrastrukturnutzungsvertrag sind die für die Disposition in Transport-/ Betriebsstellen verantwortlichen Ansprechpartner der Vertragspartner sowie die Art und Weise der Informationsvermittlung festzulegen. Diese Ansprechpartner müssen über die angegebenen Kommunikationswege während der Dauer des Nutzungsverhältnisses erreichbar sein.

4.5 Notfallmanagement

Bei gefährlichen Ereignissen im Sinne der BUVO-NE stellt das EVU/der Zugangsberechtigte der NME die erforderlichen Daten und Dokumente zur Verfügung, damit die NME die gesetzlich geforderten Untersuchungen durchführen kann. Darüber hinaus stellt das EVU/der Zugangsberechtigte ein geeignetes und während der Nutzungsdauer jederzeit erreichbares Notfallmanagementsystem sicher. Die Ansprechpartner mit Ruf-Nr. sind der NME mindestens fünf Arbeitstage vor Verkehrsaufnahme schriftlich mitzuteilen.

Bei Unfällen und Unregelmäßigkeiten, die den Einsatz eines Notfallmanagers oder eines Bereitschaftshabenden erforderlich machen, ist deren Weisungen unbedingt Folge zu leisten.

4.6 Haftung

In Ergänzung zu Ziffer 6 der SNB-AT wird folgendes festgelegt:

Jeder Vertragspartner haftet nach den gesetzlichen Bestimmungen, soweit die Schienennetz-Benutzungsbedingungen keine abweichende Regelung enthalten. Der hiernach ersatzpflichtige Vertragspartner stellt den anderen Vertragspartner und dessen Mitarbeiter von der Inanspruchnahme durch Dritte frei.

5 Entgeltgrundsätze

5.1 Trassennutzung

Der Gesamtpreis einer Trasse errechnet sich auf der Basis eines einheitlichen Preises pro Achse für die Nutzung der Infrastruktur der NME, unabhängig von den tatsächlich in Anspruch genommenen Streckenabschnitten. Er beinhaltet den Lastlauf und den Leerlauf. Der Trassenpreis berechnet sich als Produkt aus Anzahl der Achsen des Zuges und Preis pro Achse. Sollte der Aufenthalt im Bereich der Infrastruktur der NME 48 Stunden überschreiten, wird ein aufwandsbezogener Zuschlag erhoben.

Mit dem Trassenpreis sind folgende Leistungen abgegolten:

- a. Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Schienenwegkapazität,
- b. die Bereitstellung der Informationen, die für die Nutzung der Schienenwege erforderlich sind,
- c. die Gestattung der Nutzung der zugewiesenen Schienenwegkapazität,
- d. die Koordinierung der Zug- und Rangierfahrten während der planmäßigen Besetzungszeiten der Betriebsstellen der NME.

5.2 Sonderleistungen

Neben- und Sonderleistungen, z.B. für die Stellung von Mitarbeitern als Lotse oder als Bahnübergangssicherungsposten sind Entgeltpflichtig.

5.3 Trassenstudien und Trassenanträge

Für Trassenstudien und Trassenanträge wird eine Bearbeitungsgebühr berechnet. Diese wird mit Trassenpreisen verrechnet, wenn die Dienstleistung tatsächlich in Anspruch genommen wird.

Werden bei der NME Trassen gem. § 6 Abs. 2 der EIBV beantragt, stellt die NME dem EVU/ Zugangsberechtigten zusätzlich die anfallenden Fremdkosten in Rechnung.

5.4 Leistungsabhängige Anreizkomponente

Aufgrund der einfachen Betriebsverhältnisse verzichtet die NME grundsätzlich auf die regelmäßige Auswertung von Verspätungsursachen. Wird von einem Vertragspartner die Anwendung einer Bonus/Malusregelung verlangt, wertet die NME die Pünktlichkeit der betroffenen Zugfahrten aus.

Bei erheblichen Verspätungen (in der Regel größer 30 Minuten) kann ein Vertragspartner eine Zahlung einer angemessenen Pönale verlangen, wenn der Grund für die Verspätung im Verantwortungsbereich des anderen Vertragspartners

liegt.

Die Pönale darf 20 % des Trassennutzungsentgeltes der betroffenen Zugfahrt nicht überschreiten.

Bei der Anwendung dieses Absatzes verpflichten sich die Vertragspartner zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit.

5.5 Stornierung und Änderung bestellter Zugtrassen

Es werden bei Abbestellung vereinbarter Trassen folgende Stornierungsentgelte berechnet:

- bis zum 15. Tag vor dem Verkehrstag keine
- ab dem 14. Tag bis zum 4. Tag vor dem Verkehrstag 10 % vom Trassenpreis
- ab dem 3. Tag bis zum 2. Tag vor dem Verkehrstag 50 % vom Trassenpreis
- ab dem 1. Tag vor dem Verkehrstag 100 % vom Trassenpreis

Für die Änderung einer Trassenbestellung werden 50 % des Stornierungsentgeltes berechnet.

5.6 Entgelte

Der Achspreis für die Berechnung der Trassenpreise sowie Preisangaben zu den Sonderleistungen und sonstige Gebühren sind in der Preisliste der NME unter:

<http://www.nmeg.de/nutzungsbedingungen.html>

veröffentlicht.

Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn-Gesellschaft Aktiengesellschaft in Berlin