

Schienennetz-Benutzungsbedingungen der RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH – Besonderer Teil (SNB-BT)

Stand: ~~10~~24. Oktober ~~2009~~2011

Inhaltsverzeichnis

1 Zweck und Geltungsbereich.....	3
2 Ergänzungen/Abweichung zu/von den SNB-AT.....	3
2.1 Zu Punkt 2.1.3 SNB-AT	3
2.2 Zu Punkt 2.4.2 SNB-AT.....	3
2.3 Zu Punkt 3.1.2 SNB-AT.....	3
2.4 Zu Punkt 3.2.1 SNB-AT.....	4
2.5 Zu Punkt 3.4.2, 3.4.4, 3.4.5 SNB-AT.....	4
2.6 Zu Punkt 3.6 SNB-AT	4
2.7 Zu Punkt 4.4 SNB-AT	4
2.8 Zu Punkt 5.1.3 SNB-AT.....	4
2.9 Zu Punkt 5.2 SNB-AT	4
2.10 Zu Punkt 5.3.3 SNB-AT.....	5
2.11 Zu Punkt 5.4 und 5.5.1 SNB-AT.....	5
2.12 Zu Punkt 5.7.2 SNB-AT.....	5
2.13 Zu Punkt 7.2 SNB-AT.....	5
3 Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen.....	6
4 Entgeltgrundsätze	7
5 Grundsätze und Kriterien für die Zuweisung von Schienenwegkapazität	7
6 Sonstiges.....	8
6.1 Veröffentlichung	8
6.2 Leistungsabhängige Anreizkomponente.....	8
6.3 Zusammenarbeit der Betreiber der Schienenwege	
Beantragt ein Zugangsberechtigter Zugtrassen, welche die Schienenwege mehrerer Betreiber der Schienenwege betreffen, wird der Betreiber der Schienenwege, bei dem der Antrag gestellt wurde, im Auftrag des Zugangsberechtigten bei den anderen betroffenen Betreibern der Schienenwege die Zugtrassen unverzüglich beantragen. Er wird darauf hinwirken, dass alle beteiligten Betreiber der Schienenwege über den Antrag unverzüglich entscheiden.....	9
6.4 Zusatzleistungen und Nebenleistungen zu den bisher genannten Leistungen werden nicht angeboten.	9

Anhang 1: Zuordnungsbeispiele zu Verspätungsursachen (Auszug aus VDV 9036 v. 2005; Auszug aus Anhang

1 Zweck und Geltungsbereich

In den Schienennetz-Nutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT) der RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH werden Leistungsbeschreibungen, Regeln, Fristen und Verfahren für die Nutzung des Schienennetzes der RSE Rhein-Sieg- Eisenbahn GmbH geregelt.

Die Nutzung des Schienennetzes beschränkt sich auf die vereinbarte Nutzung durch den Zugangsberechtigten.

Die SNB-BT ergänzen die Schienennetz-Nutzungsbedingungen – Allgemeiner Teil (SNB-AT).

Ansprechpartner im Rahmen der SNB (auch für betriebliche Belange):

Tel.: 0228-850340-20

Fax: 0228-850340-21

Email: trassen@rse-bonn.de

Alle angegebenen Preise beinhalten nicht die Mehrwertsteuer. Diese wird mit dem zum Zeitpunkt der Rechnungsstellung gültigen Mehrwertsteuersatz berechnet.

2 Ergänzungen/Abweichung zu/von den SNB-AT

2.1 Zu Punkt 2.1.3 SNB-AT

Entgegen der Ausführungen im Rahmen der SNB-AT verzichtet die RSE auf die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung einer Genehmigung, wenn sie in englischer Sprache vorgelegt wird.

2.2 Zu Punkt 2.4.2 SNB-AT

Die baulichen und betrieblichen Standards sowie die Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssysteme der benutzten Schienenwege werden in Kapitel 2 beschrieben.

2.3 Zu Punkt 3.1.2 SNB-AT

Die netzzugangsrelevanten Vorschriften stellen sich wie folgt dar:

- FV-NE, [Ril 408](#), [Ril 436](#)

- Signalbuch 301
- BUVO-NE
- SbV der jeweiligen Strecke

Bei berechtigtem Interesse werden die SbV aller RSE-Infrastrukturen als elektronisches Dokument im Pdf-Format kostenfrei zur Verfügung gestellt.

Näheres ist der Übersicht aller Strecken zu entnehmen.

2.4 Zu Punkt 3.2.1 SNB-AT

Für den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen ist der in Anlage A dieser SNB-BT beigefügte Antrag zu verwenden. Der Antrag kann sowohl elektronisch per Email an trassen@rse-bonn.de, per Fax an 0228-850340-21 oder per Briefpost übermittelt werden.

2.5 Zu Punkt 3.4.2, 3.4.4, 3.4.5 SNB-AT

Arbeitstage sind die Tage von Montag bis Freitag ohne Feiertage.

2.6 Zu Punkt 3.6 SNB-AT

Die RSE bietet keine Möglichkeit des Abschlusses von Rahmenverträgen.

2.7 Zu Punkt 4.4 SNB-AT

Eine Abrechnung von Nutzungsentgelten erfolgt immer am 1. jeden Monats für den Vormonat. Abschlagszahlungen sind daher nicht nötig und auch nicht vorgesehen.

2.8 Zu Punkt 5.1.3 SNB-AT

Ansprechpartner für die Notfallbereitschaft finden sich in der Anlage 6 zu den Infrastrukturnutzungsverträgen.

Die Nutzer der Infrastrukturen sind verpflichtet, ebenso ihre Kommunikationswege für den Notfall gegenüber dem Betreiber der Schienenwege offen zu legen.

2.9 Zu Punkt 5.2 SNB-AT

Die RSE stellt die Informationen auf elektronischem Weg per Email zur Verfügung. Zu diesem Zweck haben die Infrastrukturnutzer eine Email-Adresse zu hinterlegen, an die die Information gesendet werden soll.

2.10 Zu Punkt 5.3.3 SNB-AT

-

2.11 Zu Punkt 5.4 und 5.5.1 SNB-AT

Vertreter der RSE weisen sich durch ihren Mitarbeiterausweis mit Foto aus, aus dem die Aufgabe des Mitarbeiters ersichtlich ist.

2.12 Zu Punkt 5.7.2 SNB-AT

Siehe Kapitel 5

2.13 Zu Punkt 7.2 SNB-AT

~~Alle Strecken der RSE werden im Zugleitbetrieb nach FV-NE betrieben.~~ Die Zugleitstellen sind rund um die Uhr an allen Wochentagen besetzt.

3 **Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen**

Siehe Anlage B

Bei folgenden Strecken sind weiterhin keine unterjährigen Änderungen für den Netzzugang zu erwarten:

- ~~Rahden-Uchte~~
- ~~Eggmühl-Langquaid~~
- ~~Bad-Endorf—Obing~~
- Menden-Hemeralle RSE-Strecken bis auf die nachfolgenden

Bei folgenden Strecken sind unterjährige Änderungen für den Netzzugang zu erwarten:

- ~~Beuel-Hangelar~~
Der Bahnhof Bonn-Beuel RSE-DB soll evtl. in 2010/2011 ab 2013 umgebaut werden. In diesem Zusammenhang kann es zu Einschränkungen in der Kapazität des Bahnhofes während der Bauphase kommen.

Die Strecke Beuel-Hangelar bleibt mit wenigen Ausnahmen immer erreichbar sowie der Anschluss an die DB bestehen.

- ~~Passau-Freyung~~
Die sog. Ilztalbahn ~~befindet sich z.Zt. in der Instandsetzung. Eine öffentliche Befahrung wird frühestens in 2010 möglich sein.~~

~~Die Strecke wird vorerst nur im Einzugbetrieb befahren werden können, d.h. dass sich zwischen Passau und Freyung immer nur ein Zug gleichzeitig bewegen darf. Entsprechend ist die Kapazität des Trassenangebotes gestaltet.~~

~~Sollte sich der Bedarf schnell entwickeln, werden hier auch Investitionen zur Einrichtung eines Mehrzugbetriebes entwickeln.~~

- ~~Osberghausen-Wiehl-Waldbröl und Hermesdorf-Morsbach~~
~~Der Abschnitt zwischen Remperg-Mühlenau und Waldbröl befindet sich zur Zeit in der Instandsetzung. Eine Eröffnung für den öffentlichen Verkehr ist in 2010 vorgesehen.~~

~~Der Abschnitt Hermesdorf-Morsbach befindet sich in der Instandsetzung. Eine Inbetriebnahme ist kurzfristig nicht abzusehen.~~

- **Kall-Hellenthal**
Der Streckenabschnitt Blumenthal (km 15,6) bis einschließlich Hellenthal Bahnhof (km 17,5) ist zur Zeit in der Phase der Instandsetzung und daher für den öffentlichen Verkehr gesperrt.

Für alle diese Strecken gilt, dass Detaillierungen der Änderungen des Netzzugangs in diesen SNB laufend aktualisiert und veröffentlicht werden, damit die EVU größtmögliche Planungssicherheit haben.

4 Entgeltgrundsätze

Die Liste der ab ~~129~~.12.2010~~2~~ gültigen Entgeltgrundsätze werden gemäß §21 Absatz 7 EIBV bis zum 12.2.2010-10 Monate vor Beginn der nächsten Fahrplanperiode (einen Monat vor Beginn Antragsfrist Netzfahrplan) veröffentlicht. Die Entgelte werden nach folgenden Gesichtspunkten definiert:

- Zugart
- Entfernung
- Strecke

Desweiteren werden nachstehende Leistungen angeboten:

- Abstellung von Fahrzeugen
- Lotsengestellung
- Beförderung von außergewöhnlichen Sendungen

5 Grundsätze und Kriterien für die Zuweisung von Schienenwegkapazität

Bei den Schienenwegen handelt es sich ausnahmslos um eingleisige Nebenbahnen, die im Zugleitverfahren nach FV-NE oder Ril 408 mit Ril 436 betrieben werden. Solange nur eine Zügeinheit verkehrt, wird auf das Zugleitverfahren verzichtet. Kreuzungs- und Überholmöglichkeiten stehen i. d. R. nicht zur Verfügung. Daher kann im Normalfall auch nur eine Zügeinheit gleichzeitig eingesetzt werden. Nutzungseinschränkungen, auch für Instandhaltungszwecke, werden den anfragenden EVU unmittelbar nach Bekanntwerden mitgeteilt.

Im Falle von sich überschneidenden Trassenanmeldungen wird die Schienenwegkapazität nach folgenden Grundsätzen zugewiesen:

1. Priorität
Regelmäßige, vertaktete Verkehre
2. Priorität
Eingang der Trassenbestellung

6 Sonstiges

6.1 Veröffentlichung

Die SNB-AT, SNB-BT, sonstige Informationen, Trassenpreiskataloge und Vertragsformulare der RSE sind im Internet unter www.rse-bonn.de nachzulesen. Änderungen wird die RSE ausschließlich im Internet unter www.rse-bonn.de veröffentlichen, soweit nicht vom Gesetzgeber zwingend ein anderes Medium vorgeschrieben ist.

6.2 Leistungsabhängige Anreizkomponente

Aufgrund der einfachen Betriebsverhältnisse verzichtet die RSE grundsätzlich auf die regelmäßige Auswertung von Verspätungsursachen. Wird von einem Vertragspartner die Anwendung einer Bonus/Malusregelung verlangt, wertet die RSE die Pünktlichkeit der betroffenen Zugfahrten aus. Bei erheblichen Verspätungen (in der Regel größer als 30 Minuten) kann ein Vertragspartner eine Zahlung einer Pönale verlangen, wenn der Grund für die Verspätung im Verantwortungsbereich des anderen Vertragspartners liegt. Für die Berechnung der Pönale werden Pönaleminuten ermittelt. Pönaleminuten sind die Verspätungsminuten an einer Messstelle, welche dreißig Verspätungsminuten übersteigen. Wird die Verspätung an mehreren Messstellen ermittelt, wird der Wert der Messstelle herangezogen, an

welchem die größte Verspätung aufgetreten ist.

Die Pönale beträgt je Pönaleminute 2 % des Trassennutzungsentgeltes der betroffenen Zugfahrt, höchstens jedoch 50 % Trassennutzungsentgeltes der betroffenen Zugfahrt.

Die Zuordnung von Verspätungsursachen erfolgt entsprechend den Zuordnungsbeispielen im Anhang der VDV-Mitteilung 9036 (Anhang 1).

6.3

Zusammenarbeit der Betreiber der Schienenwege

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

6.4 Zusatzleistungen und Nebenleistungen zu den bisher genannten Leistungen werden nicht angeboten.