



Bahnen der Stadt Monheim GmbH

Schienenetz-Nutzungsbedingungen

Allgemeiner Teil
(SNB-AT)

Bahnen der Stadt Monheim GmbH (BSM)

In Kraft ab 22.09.2018

Inhalt

0	Abkürzungsverzeichnis	4
1	Zweck und Geltungsbereich.....	6
2	Allgemeine Zugangsvoraussetzungen	7
2.1	Genehmigung, Sicherheitsbescheinigung, Aufnahme des Betriebes, Zugangsberechtigung	7
2.2	Haftpflichtversicherung	9
2.3	Anforderungen an das Personal, Ortskenntnis	9
2.4	Anforderungen an die Fahrzeuge	10
2.5	Sicherheitsleistung	11
3	Nutzung der Eisenbahninfrastruktur	13
3.1	Allgemeines	13
3.2	Anträge auf Nutzung von Zugtrassen	13
3.3	Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung ..	14
3.4	Zuweisung von Zugtrassen außerhalb des Netzfahrplanes.....	15
3.5	Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege	16
3.6	Rahmenverträge.....	16
3.7	Grundsätze des Koordinierungsverfahrens	16
4	Nutzungsentgelt	18
4.1	Bemessungsgrundlage.....	18
4.2	Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge	18
4.3	Umsatzsteuer	18
4.4	Zahlungsweise.....	18
4.5	Aufrechnungsbefugnis.....	18
5	Rechte und Pflichten der Vertragsparteien	19
5.1	Grundsätze	19
5.2	Information zu den vereinbarten Nutzungen.....	19
5.3	Störungen in der Betriebsabwicklung	20
5.4	Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis.....	21
5.5	Mitfahrt im Führerraum	21
5.6	Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur	22
5.7	Instandhaltungs- und Baumaßnahmen.....	22

6	Haftung	23
6.1	Grundsatz.....	23
6.2	Mitverschulden	23
6.3	Haftung der Mitarbeiter	23
6.4	Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher	23
6.5	Abweichungen von der vereinbarten Nutzung	24
7	Gefahren für die Umwelt	25
7.1	Grundsatz.....	25
7.2	Umweltgefährdende Einwirkungen	25
7.3	Bodenkontaminationen	25
7.4	Ausgleichspflicht zwischen dem Betreiber und dem EVU	25

0 Abkürzungsverzeichnis

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
bzw.	beziehungsweise
e.V.	eingetragener Verein
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EBV	Eisenbahnbetriebsleiterverordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
ESBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fdl	Fahrdienstleiter
ff.	folgende
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
HPfIG	Haftpflichtgesetz
i.V.m.	in Verbindung mit
NBS-AT	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen - Allgemeiner Teil
NBS-BT	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen - Besonderer Teil
Nr.	Nummer
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
S.	Seite
SNB-AT	Schienennetz-Nutzungsbedingungen Allgemeiner Teil
SNB-BT	Schienennetz-Nutzungsbedingungen Besonderer Teil
TEIV	Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
usw.	und so weiter

Schienennetz-Nutzungsbedingungen Allgemeiner Teil (SNB-AT)

VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.
z. B. zum Beispiel

1 Zweck und Geltungsbereich

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

2 Allgemeine Zugangsvoraussetzungen

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

2.1.1 Bei Abschluss einer Vereinbarung nach §§ 20, 21 Abs. 1 S.2 ERegG weist das EVU durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass es im Besitz folgender behördlicher Genehmigungen ist:

- Einer Unternehmensgenehmigung zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten im Sinne des § 6 Abs. 1 S.1 Nr. 1 AEG oder
- einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen oder
- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder
- einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG. Beabsichtigt ein Zugangsberechtigter mit Sitz im Ausland, Schienenwegskapazitäten mit dem Ziel zu beantragen, grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste im Sinne des § 10 Abs. 3 ERegG zu erbringen, hat er den Betreiber der Schienenwege und die Regulierungsbehörde davon in Kenntnis zu setzen.

Der Nachweis einer gültigen Sicherheitsbescheinigung oder einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung ist obligatorisch, wenn für die Teilnahme am regelspurigen öffentlichen Eisenbahnbetrieb eine Sicherheitsbescheinigung oder eine zusätzliche nationale Bescheinigung erforderlich ist.

Bedarf das EVU keiner Sicherheitsbescheinigung, hat es schriftlich zu versichern, dass es

- schon vor dem 1. Juli 2002 rechtmäßig am Eisenbahnbetrieb teilgenommen hat oder

- die Aufnahme des Betriebes ab dem 1. Juli 2002 erfolgte und die Aufsichtsbehörde die für die Aufnahme des Betriebes erforderlicher Erlaubnis erteilt hat oder die Erlaubnis als erteilt gilt.

2.1.2 Bei Abschluss einer Vereinbarung nach §§ 20, 21 Abs. 1 S.2 ERegG weist der Fahrzeughalter für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb durch Vorlage des Originals oder einer beglaubigten Kopie nach, dass er im Besitz folgender behördlicher Genehmigungen ist:

- einer Genehmigung für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Fahrzeughalter im Sinne des § 6 Abs. 1 Nr. 2 AEG oder
- einer nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Gemeinschaften oder eines Mitgliedstaates des Abkommens vom 2. Mai 1992 über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilten Genehmigung für die selbstständige Teilnahme am Eisenbahnbetrieb als Fahrzeughalter oder
- einer Sicherheitsbescheinigung im Sinne des § 7a Abs. 1 Satz 1 AEG oder
- einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung gemäß § 7a Abs. 4 Satz 1 AEG.

Der Nachweis einer gültigen Sicherheitsbescheinigung oder einer zusätzlichen nationalen Bescheinigung ist obligatorisch, wenn für die Teilnahme am regelspurigen öffentlichen Eisenbahnbetrieb eine Sicherheitsbescheinigung oder eine zusätzliche nationale Bescheinigung erforderlich ist.

Bedarf der Fahrzeughalter keiner Sicherheitsbescheinigung, hat er schriftlich zu versichern, dass er

- schon vor dem 1. Juli 2003 rechtmäßig am Eisenbahnbetrieb teilgenommen hat oder
- die Aufnahme des Betriebes ab dem 1. Juli 2003 erfolgte und die Aufsichtsbehörde die für die Aufnahme des Betriebes erforderlicher Erlaubnis erteilt hat oder die Erlaubnis als erteilt gilt.

2.1.3 Bei einer von einer ausländischen Behörde erteilten Genehmigung verlangt der Betreiber die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung in die deutsche Sprache. Hiervon abweichend legt der Betreiber gegebenenfalls im Besonderen Teil seiner Nutzungsbedingungen fest, für welche Sprachen es auf die Vorlage einer beglaubigten Übersetzung verzichtet.

2.1.4 Den Widerruf und jede Änderung der Genehmigung, der Sicherheitsbescheinigung oder der zusätzlichen nationalen Bescheinigung teilt das EVU dem Betreiber unverzüglich schriftlich mit.

2.2 *Haftpflichtversicherung*

Bei Abschluss einer Vereinbarung nach §§ 20, 21 Abs. 1 S. 2 ERegG weist das EVU das Bestehen einer Haftpflichtversicherung im Sinne des § 14 Abs. 1 AEG nach. In Fällen des § 14a Abs. 1 Nr. 1 S. 1a AEG weist das EVU nach, dass es von einem nach § 1 Abs. 3 Nr. 3 des Versicherungsaufsichtsgesetzes von der Versicherungsaufsicht freigestellten Haftpflichtschadensausgleich in gleicher Weise Deckung erhält. Änderungen zum bestehenden Versicherungsvertrag zeigt es dem Betreiber unverzüglich schriftlich an.

2.3 *Anforderungen an das Personal, Ortskenntnis*

2.3.1 Das vom EVU eingesetzte Betriebspersonal muss

- a) soweit der aus der Anlage 1 der TEIV ersichtliche deutsche Teil des transeuropäischen Eisenbahnsystems benutzt wird, die Anforderungen des Gemeinschaftsrechts,
- b) im Übrigen die Anforderungen der für die jeweilige Eisenbahninfrastruktur geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO/BOA)
- c) 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 (VDV-Schrift 753).

2.3.3 Der Betreiber vermittelt dem Personal des EVU vor seinem Einsatz die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis gemäß VDV-Schrift 755 und stellt die dafür erforderlichen Informationen zur Verfügung. Es kann sich mit Zustimmung des EVU eines Erfüllungsgehilfen bedienen. Der Betreiber verlangt für die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis ein von allen EVU gleichermaßen zu erhebendes Entgelt, wenn es hierzu Regelungen im Besonderen Teil seiner Nutzungsbedingungen getroffen hat. Nach der erstmaligen Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis kann das EVU seinem Personal die erforderliche Orts- und Streckenkenntnis auch selbst vermitteln.

2.4 Anforderungen an die Fahrzeuge

2.4.1 Die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge müssen nach Bauweise, Ausrüstung und Instandhaltung

- a) soweit der aus der Anlage 1 der TEIV ersichtliche deutsche Teil des transeuropäischen Eisenbahnsystems benutzt wird, den Anforderungen des Gemeinschaftsrechts,
- b) im Übrigen den Bestimmungen der für die jeweilige Eisenbahninfrastruktur geltenden Bau- und Betriebsordnung (EBO/BOA) entsprechen 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 sowie bei Probe- und Versuchsfahrten abgewichen werden, wenn der betriebssichere Einsatz des Fahrzeugs auf andere Weise gewährleistet ist. § 1 Abs. 2 Nr. 2 TEIV bleibt unberührt.

2.4.2 Die Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge muss mit den im Besonderen Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen beschriebenen technischen und betrieblichen Standards sowie den Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen der benutzten Schienenwege kompatibel sein.

2.4.3 Das EVU bestätigt das Vorliegen der Voraussetzungen gemäß Punkt 2.4.1 und 2.4.2 auf Verlangen des Betreibers.

2.5 Sicherheitsleistung

2.5.1 Die Betreiber machen die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur nach § 48 Abs. 1 Satz 3 ERegG von der Leistung einer angemessenen Sicherheit abhängig, wenn Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen. Dies gilt nicht für Zugangsberechtigte im Sinne des § 1 Abs. 12 Nr. 2 a ERegG.

2.5.2 Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen

- bei länger als einen Monat dauerndem Zahlungsverzug mit einem vollen Rechnungsbetrag bzw. mit einer vollen monatlich zu entrichtenden Zahlung sowie
- bei Zahlungsrückständen in Höhe eines in den vergangenen drei Monaten durchschnittlich zu entrichtenden Monatsentgeltes.

Zweifel an der Zahlungsfähigkeit des Zugangsberechtigten bestehen auch dann, wenn

- das voraussichtlich zu entrichtende Entgelt die nach Einschätzung einer Auskunftsei vertretbare Kreditlinie des Zugangsberechtigten übersteigt,
- ein Antrag auf Eröffnung des Insolvenzverfahrens über sein Vermögen gestellt wurde,
- er Prozesskostenhilfe beantragt hat oder
- er länger als zwei Wochen unter der von ihm angegebenen Adresse nicht erreichbar ist.

2.5.3 Angemessen ist eine Sicherheitsleistung in Höhe des für vereinbarte Leistungen jeweils in einem Monat (Sicherheitszeitraum) zu entrichtende Gesamtentgelt. Dabei gilt Folgendes:

2.5.3.1 Die Sicherheit ist in Höhe des für den Rest des laufenden Monats insgesamt zu entrichtende Entgelt zu leisten.

- 2.5.3.2 werden für einen Sicherheitszeitraum, für den bereits Sicherheitsleistung erbracht wurde, weitere Leistungen vereinbart, ist zusätzlich Sicherheit für das hierfür zu entrichtende Entgelt zu leisten.
- 2.5.4 Die Sicherheitsleistung kann gemäß § 232 BGB oder durch Bankbürgschaft (selbstschuldnerisch, auf erstes Anfordern und unter Verzicht auf die Einrede der Vorausklage) erbracht werden. Die Bürgschaft einer Bank, die von einer Rating-Agentur mit dem Non-Investment Grade versehen wurde, wird nicht akzeptiert.
- 2.5.5 Der Betreiber der Schienenwege macht das Verlangen nach Sicherheitsleistung in Textform geltend. Für die Fälligkeit der Sicherheitsleistung gilt Folgendes:
- 2.5.5.1 Ist Entgelt für den Rest des laufenden Monats zu sichern, muss die Sicherheitsleistung binnen fünf (5) Bankarbeitstagen nach Zugang des Sicherheitsverlangens erbracht sein.
- 2.5.5.2 Ist Entgelt für einen Folgemonat zu sichern, muss die Sicherheitsleistung spätestens zwei (2) Werktage vor dem Beginn des Folgemonats erbracht sein.
- 2.5.5.3 Ist Entgelt für weitere in einem Sicherheitszeitraum, für den bereits Sicherheitsleistung erbracht wurde, fallende Leistungen zu sichern, muss die hierauf entfallende Sicherheitsleistung spätestens zwei (2) Werktage vor Leistungsbeginn erbracht sein. Ist dies aufgrund kurzfristig vereinbarter Leistungen nicht mehr zeitgerecht möglich, muss die Sicherheitsleistung jedenfalls vor Leistungsbeginn erbracht sein.
- 2.5.6 Kann der Betreiber der Schienenwege die rechtzeitige Erbringung der Sicherheitsleistung nicht feststellen, ist er ohne weitere Ankündigung zur Leistungsverweigerung berechtigt, bis die Sicherheitsleistung nachweislich erbracht worden ist.
- 2.5.6 Der Zugangsberechtigte kann die Sicherheitsleistung durch monatliche Vorauszahlung des zu entrichtenden Entgeltes abwenden.

3 Nutzung der Eisenbahninfrastruktur

3.1 Allgemeines

- 3.1.1 Die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur ist nur im Rahmen und nach Maßgabe der vertraglichen Vereinbarungen zulässig.
- 3.1.2 Für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur gelten ergänzend zu den gesetzlichen Bestimmungen die im Besonderen Teil der Nutzungsbedingungen enthaltenen Vorschriften des Betreibers.
- 3.1.3 Alle weiteren Informationen, die für die Nutzung der Schienenwege erforderlich sind, stellt der Betreiber dem EVU zur Verfügung. Das EVU kann die zur Verfügung gestellten Informationen vervielfältigen.
- 3.1.4 Die konkrete Nutzung der Eisenbahninfrastruktur richtet sich nach den von dem Betreiber auf der Grundlage der vertraglichen Vereinbarungen mündlich erteilten betrieblichen Weisungen bzw. nach den erstellten Unterlagen, die dem EVU übergeben worden sind.

3.2 Anträge auf Nutzung 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-Nutzungsbedingungen enthaltenen Vorgaben.
- 3.2.2 Ist ein Antrag unvollständig oder sonst mit Mängeln behaftet, fordert der Betreiber 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 Anmeldung außerhalb des Netzfahrplanes nach § 56 ERegG behandelt.
- 3.2.4 Abweichend von Punkt 3.2.3 Satz 1 sind fehlende oder berichtigende Angaben innerhalb von drei Werktagen nach Zugang der Mitteilung dem Be-

treiber gemäß Punkt 3.2.2 nachzuliefern, wenn die Mitteilung dem EVU erst nach Ablauf oder bis zu zwei Tage vor Ablauf der für die Netzfahrplanerstellung vorgesehenen Antragsfrist gemäß Punkt 3.3.1 zugeht. Punkt 3.2.3 Satz 2 gilt entsprechend.

3.3 Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen der Netzfahrplanerstellung

- 3.3.1 Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen im Rahmen des Netzfahrplans können frühestens einen Monat vor dem zweiten Montag im April um 24:00 Uhr des Jahres, in welchem der jeweilige Netzfahrplan beginnt, gestellt werden. Anträge müssen bis spätestens zu diesem zweiten Montag im April bei dem Betreiber eingegangen sein.
- 3.3.2 Der Betreiber 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 innerhalb von einer Woche geeignete Maßnahmen, um berechtigten Beanstandungen am vorläufigen Netzfahrplanentwurf Rechnung zu tragen. Nach Ablauf dieser Frist steht der endgültige Netzfahrplanentwurf fest.
- 3.3.5 Auf der Grundlage des endgültigen Netzfahrplanentwurfs gibt der Betreiber nach § 54 ERegG unverzüglich ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach §§ 20, 21 Abs. 1 S. 2 ERegG ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen.
- 3.3.6 Das Angebot nach § 54 S. 1 Nr. 1 ERegG kann nur innerhalb von fünf Arbeitstagen angenommen werden.

3.4 Zuweisung von Zugtrassen außerhalb des Netzfahrplanes

3.4.1 Anträge auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb der Erstellung des Netzfahrplans können jederzeit gestellt werden.

3.4.2 Der Betreiber gibt bei Anträgen auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb des Netzfahrplans nach § 56 Abs. 1 S. 1 ERegG unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von 5 Arbeitstagen ein Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach §§ 20, 21 Abs. 1 S. 2 ERegG ab oder teilt die Ablehnung des Antrags mit. Die Ablehnung ist zu begründen.

3.4.3 Von der Frist gemäß Punkt 3.4.2 kann der Betreiber in Fällen besonders aufwändiger Bearbeitung nach § 56 Abs. 1 Satz 3 ERegG abweichen. Fälle, die einer besonders aufwändigen Bearbeitung bedürfen, sind:

- a) Zugfahrten, die besondere Sicherungsmaßnahmen erfordern (Beförderung besonders gefährlicher Güter wie etwa Stoffe der Klasse 7 RID usw.),
- b) außergewöhnliche Transporte (Fahrten mit Lademaßüberschreitungen usw.),
- c) Probefahrten (Versuchszüge),
- d) Fahrten mit Nebenfahrzeugen
- e) die notwendige Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege zur Bearbeitung des Antrages.

Die Frist für die Entscheidung über den Antrag auf Zuweisung von Zugtrassen in den Fällen S. 2 a) bis d) beträgt vier Wochen, sofern in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen – Besonderer Teil nicht eine kürzere Frist festgelegt ist. In Fällen des S. 2 e) verlängert sich die Frist gem. 3.4.2 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.

3.4.4 Das Angebot zum Abschluss einer Vereinbarung nach §§ 20, 21 Abs. 1 S. 2 ERegG auf Zuweisung einzelner Zugtrassen außerhalb des Netzfahr-

planes kann nur innerhalb von einem Arbeitstag durch den Zusatzberechtigten angenommen werden.

3.5 *Beteiligung mehrerer Betreiber der Schienenwege*

Beantragt ein Zugangsberechtigter Zugtrassen, welche die Schienenwege mehrerer Betreiber der Schienenwege betreffen, wird der Betreiber, 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.

3.6 *Rahmenverträge*

Zwischen dem Betreiber der Schienenwege und einem Zugangsberechtigten kann ein Rahmenvertrag gem. § 49 ERegG geschlossen werden. Rahmenverträge haben grundsätzlich eine Laufzeit von 5 Jahren und können um den gleichen Zeitraum wie die ursprüngliche Laufzeit verlängert werden. Bei dem Abschluss von Rahmenverträgen sind § 49 Abs. 9 ERegG i.V.m. der Durchführungsverordnung 2016/545 der EU-Kommission vom 07.04.2016 (ABl. L. 94 v. 08.04.2016) vorrangig zu beachten.

3.7 *Grundsätze des Koordinierungsverfahrens*

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

- a) Der Betreiber nimmt Verhandlungen mit allen von einem Konflikt betroffenen Zugangsberechtigten zugleich auf. Alle Betroffenen sind mit gleichem Informationsstand an den Verhandlungen zu beteiligen.
- b) Der Betreiber wird gem. § 52 Abs. 5 ERegG den betroffenen Zugangsberechtigten innerhalb einer angemessenen Frist unentgeltlich und schriftlich oder elektronisch

- aa) die von den übrigen Zugangsberechtigten auf denselben Strecken beantragten Zugtrassen,
- bb) die den übrigen Zugangsberechtigten auf denselben Strecken vorläufig zugewiesenen Zugtrassen,
- cc) die auf den betreffenden Strecken vorgeschlagenen alternativen Zugtrassen
- dd) vollständige Angaben zu den bei der Zuweisung von Schienewegkapazitäten verwendeten Kriterien

offenlegen. Die Identität der anderen Zugangsberechtigten wird nicht offengelegt, es sei denn, die Zugangsberechtigten haben einer Offenlegung zugestimmt.

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

4 Nutzungsentgelt

4.1 Bemessungsgrundlage

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

4.2 Ausgleich ungerechtfertigter Entgeltnachlässe und Aufschläge

Nach den Entgeltgrundsätzen des Betreibers 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.

4.3 Umsatzsteuer

Die vom Zugangsberechtigten nach den Entgeltgrundsätzen des Betreibers 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 zu bestimmendes Konto zu überweisen. Der Betreiber kann im Besonderen Teil seiner Schiennetz-Nutzungsbedingungen 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 Nutzung 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 Nutzung 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 Information zu den vereinbarten Nutzungen

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

- a) den Zustand der genutzten Eisenbahninfrastruktur, insbesondere Änderungen, die den Fahrweg betreffen und die sich auf den Zugverkehr des EVU auswirken können (Bauarbeiten, vorübergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen, Signaländerungen, Änderungen der technischen oder betrieblichen Eigenschaften des Fahrwegs usw.),
- b) Unregelmäßigkeiten während der Nutzung 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 zumindest über folgende Umstände unverzüglich informiert wird:

- a) die Zusammensetzung des Zuges (Länge, Zugmasse, Veränderungen gegenüber der beantragten Nutzung usw.),
- b) etwaige Besonderheiten (Beförderung gefährlicher Güter gemäß GGVSEB/RID und deren Position im Zugverband, Lademaßüberschreitungen usw.),
- c) Unregelmäßigkeiten während der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere verspätungsrelevante Faktoren (eingeschränktes Bremsvermögen, Ausfall von Triebfahrzeugen usw.).

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 der Betreiber und das EVU gegenseitig und unverzüglich. Der Betreiber unterrichtet das EVU umgehend über sich ergebende betriebliche Auswirkungen auf dessen Zugfahrten.
- 5.3.2 In Notfallsituationen oder sofern dies notwendig ist, weil der Schienenweg wegen einer Betriebsstörung vorübergehend nicht benutzt werden kann, können die zugewiesenen Zugtrassen ohne Ankündigung solange gesperrt werden, wie es zur Instandsetzung des Systems erforderlich ist. Der Betreiber kann verlangen, dass das EVU ihn bei der Beseitigung der Betriebsstörung unterstützt, soweit dies zumutbar ist. Das EVU kann vom Betreiber Erstattung der dabei entstehenden Kosten verlangen, es sei denn, es hat die Störung zu vertreten. (§ 62 Abs. 2 ERegG).
- 5.3.3 Zur Beseitigung der Störung wendet der Betreiber die Regelungen an, die bei ihm für die betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gelten. Diese Regelungen sind als Bestandteile der Schiennetz-Nutzungsbedingungen für das EVU verbindlich.
- 5.3.4 Zur Beseitigung der Störung kann der Betreiber insbesondere Züge verlangsamt oder beschleunigt verkehren lassen, Züge umleiten oder die Nutzung einer anderen als der vereinbarten Eisenbahninfrastruktur vorse-

hen. Bei Störungen soll Zügen in entsprechender Anwendung der gesetzlichen Maßgaben für die Vergabe von Zugtrassen (§ 52 Abs. 7 ERegG) Vorrang eingeräumt werden.

5.3.5 Das EVU hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (Ausfall von Eisenbahnfahrzeugen usw.), unverzüglich zu beseitigen. Es hat insbesondere dafür Sorge zu tragen, dass die Schienenwege nicht über das vertraglich vereinbarte Maß hinaus in Anspruch genommen werden (durch liegen gebliebene Züge usw.). In jedem Falle ist auch der Betreiber jederzeit berechtigt, die Störung in der Betriebsabwicklung auf Kosten des Verursachers zu beseitigen (durch Abschleppen liegen gebliebener Züge usw.).

5.3.6 Der Betreiber hat Störungen in der Betriebsabwicklung, die seinem Verantwortungsbereich zuzurechnen sind (Ausfall von Steuerungs-, Sicherungs- und Kommunikationssystemen, Weichenstörungen usw.), unverzüglich zu beseitigen.

5.4 *Prüfungs- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis*

Der Betreiber 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 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 Der Betreiber bzw. seine von ihm dazu legitimierte Personale dürfen, um sich vom ordnungsgemäßen Zustand der Eisenbahninfrastruktur überzeugen zu können, nach vorheriger Abstimmung mit den gemäß Punkt 5.1.3 benannten Personen bzw. Stellen in den Führerräumen der Fahrzeuge des EVU mitfahren.

5.5.2 Die Mitfahrt erfolgt unentgeltlich, sofern nicht das EVU ausdrücklich ein angemessenes Entgelt verlangt.

5.6 *Veränderungen betreffend die Eisenbahninfrastruktur*

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

5.7 *Instandhaltungs- und Baumaßnahmen*

5.7.1 Der Betreiber 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 nutzt grundsätzlich die im Netzfahrplan für Instandhaltungs- und Baumaßnahmen vorgehaltene Schienenwegkapazität. Etwaige Nutzungseinschränkungen von Schienenwegen aufgrund vorhersehbarer Instandhaltungs- und Baumaßnahmen ergeben sich aus dem Besonderen Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen. Für Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan gilt Punkt 6.5.

5.7.3 Der Betreiber 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 (in Textform oder durch Veröffentlichung im Internet usw.).

6 Haftung

6.1 Grundsatz

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

6.1.2 Die Vertragsparteien haften einander für mittelbare Schäden nur bei Verletzung von Leben, Körper und Gesundheit sowie bei grobem Verschulden. Bei einfacher Fahrlässigkeit haften die Vertragsparteien einander für mittelbare Schäden nur bei Verletzung vertragswesentlicher Pflichten und nur für typischerweise vorhersehbare Schäden.

6.1.3 Im Verhältnis zwischen dem Betreiber und EVU wird der Ersatz eigener Sachschäden ausgeschlossen. Dies gilt nicht, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 2.500 Euro übersteigt; es gilt ferner nicht, wenn einem Beteiligten Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt oder wenn außer eigenen Sachschäden der Beteiligten auch Sachschäden Dritter oder Personenschäden zu ersetzen sind.

6.2 Mitverschulden

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

6.3 Haftung der Mitarbeiter

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

6.4 Haftungsverteilung bei unbekanntem Schadenverursacher

Kann nicht festgestellt werden, wer einen Schaden bei dem Betreiber oder bei Dritten verursacht hat, haften beide Vertragsparteien zu gleichen

Teilen. Wenn weitere EVU die betreffenden Schienenwege mitnutzen bzw. mitgenutzt 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.

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 von der vereinbarten Nutzung*

Abweichungen vom vereinbarten Fahrplan, die auch bei Beachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht vermieden werden konnten, liegen im Rahmen des allgemeinen Betriebsrisikos und gehen jeweils zu Lasten und Gefahr der im Einzelfall davon beeinträchtigten Vertragspartei, sofern zwischen den Parteien auf der Grundlage von Regelungen im Besonderen Teil der Schienennetz-Nutzungsbedingungen 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 Wasser gefährdende 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 zu verständigen. Diese Meldung lässt die Verantwortlichkeit des EVU für die sofortige Einleitung von Gegen- und Rettungsmaßnahmen (Benachrichtigung der nächsten Polizeibehörde, Feuerwehr usw.) unberührt. Macht die Gefahrensituation gemäß Satz 1 eine Räumung von Betriebsanlagen des Betreibers notwendig, trägt die verursachende Vertragspartei die Kosten.

7.3 Bodenkontaminationen

Bei Bodenkontaminationen, die durch das EVU - auch unverschuldet - verursacht worden sind, veranlasst der Betreiber 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 dem Betreiber und dem EVU

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

Schienennetz-Nutzungsbedingungen

- Besonderer Teil (SNB-BT)

Bahnen der Stadt Monheim GmbH (BSM)

Gültig ab: 12.12.2020

Inhalt

1. Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT	3
zu Abschnitt 2 SNB-AT – Allgemeine Zugangsvoraussetzungen –	3
zu Punkt 2.3.3 SNB-AT	3
zu Punkt 2.4.2 SNB-AT	3
zu Abschnitt 3 SNB-AT – Nutzung der Eisenbahninfrastruktur –	3
zu Punkt 3.1.1 SNB-AT	3
zu Punkt 3.1.2 SNB-AT	4
zu Punkt 3.2.1 SNB-AT	5
zu Abschnitt 4 SNB-AT – Nutzungsentgelt –	6
zu Abschnitt 5 SNB-AT – Rechte und Pflichten –	6
zu Punkt 5.3.1 SNB-AT	6
zu Punkt 5.3.2 SNB-AT	6
zu Abschnitt 5.4 SNB-AT – Prüfung- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis –	7
zu Abschnitt 5.7 SNB-AT – Instandhaltungs- und Baumaßnahmen –	7
zu Punkt 5.7.2 SNB-AT	7
2. Beschreibung der Infrastruktur.....	8
3. Entgeltgrundsätze	9
3.1. Nutzungsentgelt/Entgeltbestandteile	9
3.1.1. Trassenentgelte.....	9
3.1.2. Entgelt für Personalleistungen.....	10
3.2. Nichtnutzung von Trassen.....	10
3.3. Anreizsystem.....	11
4. Sonstiges	13
4.1 Schlüsselübergabe	13
4.2 Gefahrgut	13
4.3 Notfallmanagement	13
4.3.1 Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten	13
4.3.2 Notfallmanager	14
4.3.3 Aufgleistechnik	14
4.4 Veröffentlichungen	14
4.5 Kontaktdaten	15

1. Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT

zu Abschnitt 2 SNB-AT – Allgemeine Zugangsvoraussetzungen – zu Punkt 2.3.3 SNB-AT

Die Strecken der BSM (EIU) werden gemäß FV-NE im Betriebsverfahren Zugleitbetrieb betrieben. Das Betriebsdienstpersonal des Zugangsberechtigten muss ortskundig sein. Es darf nur Betriebsdienstpersonal des Zugangsberechtigten eingesetzt werden, welches nachweislich örtlich eingewiesen und ortskundig ist.

Das EIU vermittelt die Orts- und Streckenkunde vor der ersten Fahrt gegen Entgelt gem. Entgeltverzeichnis. Der Termin für die Einweisung soll mindestens 14 Tage vor der ersten Fahrt beantragt werden. Die eingewiesenen Personen dürfen betriebsintern weitere Personen einweisen. Dem EIU ist aber stets eine aktuelle Liste aller eingewiesenen Personen des EVU zur Verfügung zu stellen.

Soweit das Betriebspersonal des EVU die Eisenbahninfrastruktur des EIU nicht regelmäßig befährt, gilt die Orts- und Streckenkunde sechs Monate nach der letzten Befahrung als erloschen und ist bei erneuter Befahrung nachweislich neu zu erwerben.

zu Punkt 2.4.2 SNB-AT

Die Verträglichkeitsprüfung der genutzten Funkfernsteuerungsfrequenzen im Einsatzbereich obliegt dem EVU.

zu Abschnitt 3 SNB-AT – Nutzung der Eisenbahninfrastruktur –

zu Punkt 3.1.1 SNB-AT

Das EIU betreibt eine lokale Infrastruktur, auf der Eisenbahngüterverkehr betrieben wird. Hierbei handelt es sich einerseits um Binnenverkehre (das sind solche Verkehre, die auf dieser Infrastruktur sowohl beginnen als auch enden), andererseits um netzüberschreitende Verkehre (Wechselverkehre).

Die Abwicklung der Verkehre erfolgt ausschließlich im Dispatcherverfahren. Dabei haben netzübergreifende Verkehre in der Disposition durch die Leitstelle Vorrang vor

Schiennetz-Nutzungsbedingungen -Besonderer Teil (SNB-BT)

den Binnenverkehren. Im Einzelfall maßgebend ist die frühere vor der späteren Ankunfts- bzw. Abfahrtszeit im Fahrplan des angrenzenden Netzbetreibers.

zu Punkt 3.1.2 SNB-AT

Für die von der BSM betriebenen Eisenbahninfrastrukturen und Serviceeinrichtungen werden Sammlungen betrieblicher Vorschriften (SbV – Anlage 1), in Ergänzung zum netzzugangsrelevanten Regelwerk (siehe Anlage 2), aufgestellt.

Das vom Zugangsberechtigten eingesetzte Personal muss über die jeweilig erforderliche Kenntnis der „Sammlung betrieblicher Vorschriften“ (SbV) sowie der ergänzenden und zusätzlich aufgestellten Bestimmungen zur Betriebsdurchführung, einschließlich der darin enthaltenen Bestimmungen zum Notfallmanagement der BSM, verfügen.

Durch die Infrastrukturnutzer ist das zugangsrelevante Regelwerk im Rahmen der verordnungsrechtlichen Bestimmungen, der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO), Eisenbahn-Signalordnung (ESO), auf den Serviceeinrichtungen der BSM verbindlich anzuwenden.

Das zugangsrelevante Regelwerk sowie die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) können über die

Bahnen der Stadt Monheim GmbH

Daimler Straße 10a

D – 40789 Monheim

Fax: 02173-95 74 20

Email: r.knorr@bahnen-monheim.de

bezogen werden.

Änderungen zu den Regelwerken treten stets am Tag des nächsten Fahrplanwechsels im Sinne von Ziff. 2 der Anlage 8 zu den §§ 50 und 51 Abs. 1 ERegG, der dem Tag der Veröffentlichung der Änderung folgt, in Kraft, es sei denn, dass ein anderer Zeitpunkt des Inkrafttretens durch die BSM veröffentlicht oder durch die zuständige Aufsichtsbehörde angeordnet wird.

Schienennetz-Nutzungsbedingungen -Besonderer Teil (SNB-BT)

zu Punkt 3.2.1 SNB-AT

Das Zugangsverfahren ist zweistufig ausgestaltet. In der 1. Stufe beantragt der Zugangsberechtigte den Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages. In der 2. Stufe beantragt der Zugangsberechtigte die konkrete Nutzung.

Antrag auf Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages (1. Stufe)

Anträge auf Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages können jederzeit per Brief, per Telefax oder elektronisch eingereicht werden. Das EIU wird umgehend, maximal innerhalb von zehn Werktagen nach Eingang des Antrages ein Angebot zum Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages abgeben oder den Antrag unter Angabe des Ablehnungsgrundes zurückweisen. Die Anmeldung und die erforderlichen Daten sind in deutscher Sprache zu übermitteln.

Nach Abschluss eines gültigen Infrastrukturnutzungsvertrags sind die beabsichtigten Nutzungen, gemäß der 2. Stufe, beim EIU anzumelden.

Anmeldung der konkreten Nutzung (2. Stufe)

Jede konkrete Nutzung ist vom EVU beim EIU elektronisch oder per Fax anzumelden und bedarf dessen Zustimmung. Regelverkehre sollen einen Monat im Voraus angemeldet werden, sonstige Verkehre (Spot-Verkehre) mindestens 24 Stunden (Montag bis Freitag, jedoch bis spätestens 15:00 Uhr des Vortages) vorher. Für sonstige Verkehre an dem darauf folgendem Wochenende, soll die Anmeldung spätestens bis Donnerstag 15:00 Uhr, getätigt werden. Falls der Tag an dem eine Anmeldung einzureichen ist, ein gesetzlicher Feiertag sein sollte, soll die Anmeldung dementsprechend um 24 Std. vorgezogen werden.

Mit der Anmeldung hat das EVU zumindest folgende Angaben zu übermitteln:

- o Name, Anschrift, Kommunikationsdaten des EVU
- o Beabsichtigter Zeitpunkt, Fahrtverlauf und Dauer der Nutzung
- o Triebfahrzeuggattung
- o Triebfahrzeugausrüstung (z.B. Funkfernsteuerung)
- o Information über Transport (GGVSEB, KV, Lü-Sendung, Schwerwagen)

Schienennetz-Nutzungsbedingungen -Besonderer Teil (SNB-BT)

- o Zusammensetzung des Zuges (Ladeliste, Wagenliste)
- o Zugmasse und Zuglänge
- o Angaben zu benötigten Abstell- und Zusatzanlagen
- o Angaben zu zusätzlich benötigten Serviceleistungen

Sofern einzelne Angaben im Zeitpunkt der Anmeldung dem EVU noch nicht bekannt sind, hat es diese bis spätestens vor Nutzungsbeginn nachzureichen.

Die Frist zur Bearbeitung einer Anfrage kann das EIU in Fällen aufwändiger Bearbeitung angemessen um bis zu 10 Tagen verlängern. Fälle aufwändiger Bearbeitung liegen vor bei:

- o außergewöhnlichen Transporten (z.B. Lademaßüberschreitungen)
- o Probefahrten (Versuchszüge)
- o Rangierfahrten, die mit besonderen Sicherheitsvorkehrungen verbunden sind
- o Fahrten mit Nebenfahrzeugen
- o Fahrten mit Reisenden.

zu Abschnitt 4 SNB-AT – Nutzungsentgelt –

Die Entgelte der BSM für die Nutzung des Schienennetzes sind unter Ziffer 2 der Entgeltliste als Anlage 3 diesen Nutzungsbedingungen beigelegt.

Das aktuelle Entgeltverzeichnis ist auch unter www.bahnen-monheim.de einsehbar.

zu Abschnitt 5 SNB-AT – Rechte und Pflichten –

zu Punkt 5.3.1 SNB-AT

Änderungen der vereinbarten Nutzung gleich welcher Art werden durch das EVU an folgende Stelle per Email gemeldet: r.knorr@bahnen-monheim.de

zu Punkt 5.3.2 SNB-AT

Werden Wagen verschiedener zugangsberechtigter EVU innerhalb eines Gleises abgestellt („bunte Mischung“), erfolgt das Ausrangieren und das Zurückstellen der „Fremdwagen“ in Abstimmung zwischen den EVUs und dem EIU.

Schienennetz-Nutzungsbedingungen -Besonderer Teil (SNB-BT)

Das EIU behält sich vor ungeplant abgestellte Wagen zur Aufrechterhaltung eines reibungslosen Betriebsablaufes, nach Setzung einer Frist von 24 Stunden, in andere Bahnhöfe verbringen zu lassen. Die Kosten hierfür trägt das verursachende EVU.

Die EVU sind verpflichtet für ausgesetzte Schadwagen dem EIU innerhalb von 48 Stunden ihre Maßnahmen und weiteren Regelungen für diese Wagen darzulegen.

zu Abschnitt 5.4 SNB-AT – Prüfung- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis –

Vom EVU eingesetztes Personal muss sich jederzeit mit Personalausweis oder Reisepass ausweisen können. Die Beauftragten zur Gefahrenabwehr und ihre Hilfskräfte werden – je nach behördlich festgelegter Gefahrenstufe – Zugangskontrollen durchführen. Diese können sich auf Personal, Fahrzeuge und Ladung erstrecken.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass von den Beauftragten zur Gefahrenabwehr oder den zuständigen Sicherheitsbehörden jederzeit die Nutzung der Infrastruktur untersagt bzw. der Zugang zur Infrastruktur gesperrt werden kann. Diese Sicherheitsmaßnahmen beruhen auf zwingender gesetzlicher Vorschrift und können vom EIU nicht beeinflusst werden.

Jegliche Haftung des EIU für Behinderungen, Verspätungen, Zugausfälle oder sonstige Nachteile, die sich durch v.g. für die Nutzer der Eisenbahninfrastruktur ergeben, ist ausgeschlossen, sofern nicht ein Verschulden des EIU vorliegt.

zu Abschnitt 5.7 SNB-AT – Instandhaltungs- und Baumaßnahmen –

zu Punkt 5.7.2 SNB-AT

Etwaige zukünftige Maßnahmen, die zur Beeinträchtigung des Zugbetriebes führen können, werden unter www.bahnen-monheim.de zeitnah veröffentlicht.

zu Abschnitt 6.3 SNB-AT – Haftung der Mitarbeiter –

Abweichend von den SNB-AT wird der Ersatz eigener Sachschäden im Verhältnis zwischen EIU und EVU nicht ausgeschlossen, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 500,- EUR übersteigt.

2. Beschreibung der Infrastruktur

Die BSM betreibt auf der Strecke Langenfeld Ügbf – km 2,0 sowie Monheim Gbf Infrastruktur in Regelspurweite und im Betriebsverfahren Zugleitbetrieb gemäß FV-NE.

Hierbei handelt es sich um öffentliche, eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenbahnen im Sinne des § 1 Abs. 2 EBO.

Die Infrastrukturangaben zu den Strecken sind in Anlage 4 detailliert aufgeführt.

In der Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) werden weiterführende Angaben gemacht. Auf der Strecke wird vorwiegend Güterverkehr durchgeführt.

Die Strecke ist teilweise mit Serviceeinrichtungen ausgestattet, deren Nutzung sich nach den Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen der BSM richtet (siehe - www.bahnen-monheim.de).

Im Bahnhof Langenfeld (DB Netz AG) ist die Strecke an die zweigleisige Strecke, DB AG -Streckenummer 2650 angebunden.

3.1.2. Entgelt für Personalleistungen

Der in der jeweils gültigen Entgeltliste der BSM genannte Stundensatz für Personalleistungen beinhaltet neben dem Stundenlohnsatz eines hierfür qualifizierten Mitarbeiters gemäß des bei der BSM angewandten Tarifvertrag für den Nahverkehr (TV-NW) auch alle etwaig anfallenden Zulagen und Zuschläge.

Das Entgelt für Personalleistungen wird u.a. für folgende Tätigkeiten seitens der BSM erhoben:

- Stellung von Lotsen und Sicherungsposten, Leitstellenbesetzung und örtliche Einweisungen innerhalb der Dienstzeiten;
 - Stellung von Lotsen und Sicherungsposten sowie Leitstellenbesetzung außerhalb der regulären Dienstzeiten der BSM. D.h., außerhalb von:
 - Mo bis Do: 07.30 Uhr bis 16.30 Uhr
 - Fr: 07.30 Uhr bis 12.30 Uhr
- und am 24./25.12, 31.12./01.01., sowie an gesetzlichen Wochenfeiertagen in NRW.

Hierbei werden Einsätze innerhalb der Dienstzeiten aus Vereinfachungsgründen je angefangene 15 Minuten abgerechnet. Außerhalb der Dienstzeiten sind Anfahrts- und Abfahrtszeiten im Mittel von insgesamt 15 Minuten zu berücksichtigen, daher erfolgt hier die Abrechnung der Leistungen je angefangene 30 Minuten.

Weitere Details können der unter www.bahnen-monheim.de veröffentlichten Entgeltliste entnommen werden.

3.2. Nichtnutzung von Trassen

Nimmt der Zugangsberechtigte sein Recht aus einer Vereinbarung über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur oder die vertraglich vereinbarten Leistungen nicht in Anspruch, so ist BSM nach § 40 Abs. 1 ERegG berechtigt, ein angemessenes Entgelt zu verlangen. Das Entgelt wird in Höhe von 50 % derjenigen Entgelte festgelegt, die bei der tatsächlichen Nutzung der Eisenbahninfrastruktur gem. der vertraglichen Vereinbarung angefallen wären. Hat der Zugangsberechtigte bereits in der Vergan-

Schienennetz-Nutzungsbedingungen -Besonderer Teil (SNB-BT)

genheit mehr als zweimal die zugewiesenen Trassen oder Teile davon nicht benutzt, ist ein Entgelt in Höhe von 75 % desjenigen Entgeltes, das bei der tatsächlichen Nutzung der Eisenbahninfrastruktur gem. der vertraglichen Vereinbarung angefallen wäre, zu zahlen. Für den Zugangsberechtigten besteht die Möglichkeit, gegenüber BSM nachzuweisen, dass selbst bei ordnungsgemäßigem Geschäftsbetrieb die Nutzung der zugewiesenen Zugtrassen oder anderer vertraglich vereinbarter Leistungen aus Gründen, die der Zugangsberechtigte nicht zu vertreten hat, unmöglich geworden ist. In diesem Fall beträgt das Entgelt 10 % des regulären Entgeltes.

3.3. Anreizsystem

Im Geiste einer effizienten Ausgestaltung der Nutzung der BSM-Schienenwegeinfrastruktur ist es erklärtes Ziel der BSM unnötige Kosten-, Ressourcen- und Zeitverschwendung zu vermeiden.

Dieses Zieles ist zentrale Triebfeder der Zusammenarbeit der BSM mit den Zugangsberechtigten. Um es zu erreichen, nutzt die BSM folgende Mittel:

- Mit der Erhebung einer Pauschale für die Bearbeitung von Trassenbeantragungen und Fahrplänen gemäß der aktuell gültigen Entgeltliste und der Möglichkeit der späteren Verrechnung mit den Trassenentgelten bezweckt die BSM zum einen, dass sie nur ernstzunehmende Anfragen erhält, und zum anderen, dass die für die Bearbeitung notwendige Personalkapazität durch den Verursacher getragen wird.
- Kommt es zu einem durch den Zugangsberechtigten verursachten / zu vertretenden Störfall¹ auf der BSM-Schienenwegeinfrastruktur, so erhebt die BSM im Rahmen des Notfallmanagements Entgelte für Personalleistungen:
 - außerhalb der regulären Dienstzeiten vom dreifachen Satz für die tatsächlich benötigte BSM-Personalkapazität (siehe hierzu auch 3.1.2.);
 - innerhalb der regulären Dienstzeiten vom einfachen Satz für die tatsächlich benötigte BSM-Personalkapazität (siehe hierzu auch 3.1.2.).

¹ Gilt ausdrücklich nicht für Fälle höherer Gewalt.

Schienennetz-Nutzungsbedingungen -Besonderer Teil (SNB-BT)

- Verzeichnet der Zugangsberechtigte aufgrund von durch die BSM zu vertretende Mängel¹ an der BSM-Schienenwegeinfrastruktur – die nicht als Beeinträchtigung des Zugbetriebes unter www.bahnen-monheim.de veröffentlicht sind - nachweislich Fahrzeitüberschreitungen auf:

- Strecke 1 (Ø Fahrzeit 15 Minuten) von mehr als: 30 Minuten
- Strecke 2 (Ø Fahrzeit 30 Minuten) von mehr als: 60 Minuten

so mindert sich das durch das EVU zu zahlende Trassenentgelt wie folgt:

	Strecke 1	Strecke 2
31 bis 60 Minuten Fahrzeitüberschreitung	5,0 %	0,0 %
61 bis 90 Minuten Fahrzeitüberschreitung	10,0 %	5,0 %
91 bis 120 Minuten Fahrzeitüberschreitung	15,0 %	5,0 %
121 bis 150 Minuten Fahrzeitüberschreitung	15,0 %	10,0 %
151 bis 180 Minuten Fahrzeitüberschreitung	15,0 %	10,0 %
Mehr als 181 Minuten Fahrzeitüberschreitung	15,0 %	15,0 %

4. Sonstiges

4.1 Schlüsselübergabe

Die zur Bedienung von Fahrwegelementen (Weiche, Gleissperre o. ä) erforderlichen Schlüssel werden dem Zugangsberechtigten in der erforderlichen Anzahl und gegen Empfangsbestätigung vor Nutzung zur Verfügung gestellt. Nach Beendigung des Vertragsverhältnisses sind die Schlüssel wieder vollständig zurückzugeben. Für verlorene Schlüssel beschafft das EIU Ersatz. Die entstandenen Kosten werden dem Zugangsberechtigten in Rechnung gestellt.

4.2 Gefahrgut

Aufgrund der örtlichen Nähe zu Wohnbebauungen und verdichteter Büroansiedlungen ist aus Gründen der präventiven Gefahrenabwehr die Beförderung von Stoffen, die den Bestimmungen der Klassen 1, 2 und 7 GGVSEB unterliegen, auf der Eisenbahninfrastruktur des EIU nicht zugelassen.

In begründeten Einzelfällen kann im Einvernehmen mit den örtlichen Behörden hiervon abgewichen werden.

4.3 Notfallmanagement

Alle Störungen und Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb sind der Unfallmeldestelle unverzüglich zu melden:

Telefon: **0177 / 49 57 475**

Der Notfallmanager des EIU koordiniert am Einsatzort die Hilfs- und Rettungskräfte. Unterstützt wird er durch die Notfallkräfte der beteiligten EVU.

Änderungen in den Unfallmeldetafeln teilt das EIU dem EVU schriftlich mit.

4.3.1 Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten

Gemäß den Unfallmeldetafeln sind Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten vom EVU unverzüglich dem zuständigen Fdl des EIU über die zur Verfügung stehenden Kommunikationsmittel (Rangierfunk, Mobilfunkgerät, ggf. Streckenfernsprecher) zu melden. Das EVU wird seitens des EIU über Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten, die das EVU berühren, von der Zugleitstelle unterrichtet

Schienennetz-Nutzungsbedingungen -Besonderer Teil (SNB-BT)

4.3.2 Notfallmanager

Bei gefährlichen Ereignissen, Krisen und Katastrophen übernimmt das EIU die Melde- und Alarmierungsaufgaben. Dies beinhaltet auch die Anforderung von Hilfe bzw. Koordination der Maßnahmen mit den zuständigen örtlichen Rettungsleitstellen. Die Koordination am Ereignisort obliegt dem Notfallmanager des EIU. Der Notfallmanager des EIU ist im Bedarfsfall durch den Notdienst des EVU zu unterstützen. Die Buvo-NE mit den Unfallmeldetafeln des EIU gelten auch für das EVU.

4.3.3 Aufgleistechnik

Das EIU verfügt über keine eigene Aufgleistechnik. Im Bedarfsfall kann das verursachende EVU die notwendige Technik stellen, alternativ wird BSM in Abstimmung mit dem EVU einen Dritten beauftragen und die daraus entstehenden Kosten an den Verursacher weitergeben.

4.4 Veröffentlichungen

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen des EIU werden im Internet unter www.bahnen-monheim.de veröffentlicht.

Änderungen werden im Internet unter folgender Internetadresse bekannt gegeben:

- www.bahnen-monheim.de -

Schienenetz-Nutzungsbedingungen -Besonderer Teil (SNB-BT)

4.5 Kontaktdaten

Stelle	Kontakt
Anmeldung der Nutzung	r.knorr@bahnen-monheim.de
Antrag auf Infrastrukturnutzung	Bahnen der Stadt Monheim GmbH Daimlerstraße 10a D - 40789 Monheim am Rhein +49 (0) 2173 / 95 74 75



BAHNEN MONHEIM

Sammlung

betrieblicher Vorschriften

SbV

Bahnen der Stadt Monheim GmbH

Monheim, den 28. Dezember 2020

Geschäftsführer

Eisenbahnbetriebsleiter

1

Herausgeber

Betriebsleitung der
Bahnen der Stadt Monheim GmbH
 Daimlerstraße 10a, 40789 Monheim

Verteilungsplan

1. MV-NRW, Landeseisenbahnverwaltung, Außenstelle Köln
2. Geschäftsleitung der BSM
3. Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) und der Stellvertreter des EBL
4. Örtliche Betriebsleiter (öBl) und Betriebsleitstelle
5. Zugleitung
6. Betriebsdienst-MA im Fahrdienst (EVU)
7. Zugänglich zu machen allen übrigen Bediensteten (Internet)

Berichtigungen

Nummer der Berichtigung	Gültig ab :	berichtigt am	berichtigt durch
01-2015	01-10-2015	Neuausgabe	EBL
01-2017	01-11-2017		EBL
01-2018	01-05-2018	12-04-2018	EBL
01-2020	01-02-2020	01-01-2020	EBL
02-2020	01-01-2021	28-12-2020	EBL

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzungen können zusammengesetzt sein. Abkürzungen in Firmen- und Produktnamen, in Signalbezeichnungen u.ä. sowie nach Duden werden nicht aufgeführt.

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AzGrT	Achszählgrundstellungstaste
Betra	Bau- und Betriebsanweisung
Bf	Bahnhof
Bfpl	Buchfahrplan
BG	Berufsgenossenschaft
BGV	Berufsgenossenschaftliche Vorschrift
BL	Betriebsleiter (siehe auch EBL, öBl)
BOA	Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
Brh	Bremshundertstel
BSM	Bahnen der Stadt Monheim
BT	Bedientafel
BÜ	Bahnübergang
DB AG	Deutsche Bahn AG
DIN	Deutsche Norm
EBL	Eisenbahnbetriebsleiter
EBO	Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EOW	Elektrisch ortsgestellte Weiche
EOW-G	Elektrisch ortsgestellte Weiche in Vorzugslage
ESO	Eisenbahn-Signalordnung
ET	Einschalttaste (BÜ)
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fdl	Fahrdienstleiter
Fplo	Fahrplananordnung
FV-NE	Fahrdienstvorschrift nichtbundeseigene Eisenbahnen
Gbf	Güterbahnhof
GGVSEB	Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern
Gl	Gleis
Gsp	Gleissperre
Gz	Güterzug
HET	Hilfseinschalttaste (BÜ)
HG (zul.)	Höchstgeschwindigkeit
i.d.F.	in der Fassung
i.d.g.F.	in der gültigen Fassung
i.d.R.	in der Regel
IMU	Induktive Meldeübertragung
Indusi	Induktive Zugsicherung (Dreifrequenzbauart)
La	Übersicht vorübergehender Langsamfahrstellen und betrieblicher Besonderheiten
LEA	Landeseisenbahnverwaltung
Lo-Anlage	technische Bahnübergangssicherung mit Überwachung durch den Tf (Überwachungssignale)
Lrf	Lokrangierführer
NE	Nichtbundeseigene Eisenbahn(en)
NED	Nahbedieneinschaltunterdrückung
NL	Nutzlänge
Ntg.	Nicht technisch gesichert
Mbr	Mindestbremshundertstel
ÖBb	örtlicher Betriebsbediensteter
öBl	örtlicher Betriebsleiter
PZ	Personenzug
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung (siehe auch Indusi)
Rabt	Rangierabteilung
Rb	Rangierbegleiter
Rf	Rangierfahrt



RID	Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses (RID) - Ordnung über die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID), Anhang C zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) -
Ril	Richtlinie (DB AG)
RS	Rangierschalter (BÜ)
s.	siehe
SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
Sig	Signal
Sipo	Sicherheitsposten
Tf	Triebfahrzeugführer
Tfz	Triebfahrzeug
TUZ	Technisch unterstützter Zugleitbetrieb
TSI	Technische Spezifikation Interoperabilität
Ügbf	Übergabebahnhof
VB	vorgezogene Bedienstelle
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
W	Weiche
Wg	Wagen
Z	Zug
Zf	Zugführer
Zlr	Zugleiter



Allgemeines

Der Inhalt der Sammlung ist gegliedert in folgende Hauptabschnitte:

- Teil A: Allgemeines, Grundlagen
- Teil B: Zusatzbestimmungen zur Fahrdienstvorschrift für nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)
- Teil C: Zusatzbestimmungen zum Signalbuch (SB)
- Teil D: Zusatzbestimmungen zur Betriebsunfallvorschrift (Buvo-NE)
- Teil E: Zusatzbestimmungen zur Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV NE)
- Teil F: Zusatzbestimmungen zur Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (GGVSEB)
- Teil G: Zusatzbestimmungen zu der Dienstanweisung für Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen – Nichtbundeseigene Eisenbahnen (DMV-NE)
- Teil H: Zusatzbestimmungen zur Unfallverhütungsvorschrift (UVV)
- Teil I: Anweisung für den Betriebsfunk bei der BSM (Anlage 9 FV-NE)
- Teil J: Anweisung für funkferngesteuerte Triebfahrzeuge

Bahnen der Stadt Monheim

Anhang 1	Streckenübersicht
Anhang 2	Langenfeld Ügbf
Anhang 3	Strecke Langenfeld Ügbf – Monheim-Blee - Strecke ist ab km 2,00 stillgelegt -
Anhang 4	Strecke Langenfeld Ügbf – Monheim Gbf
Anhang 4 Anlage 1	Verzeichnis BÜ
Anhang 4 Anlage 2.1	BÜ „Niederstraße“
Anhang 4 Anlage 2.2	BÜ „Daimlerstraße“
Anhang 4 Anlage 3	Monheim Gbf
Anhang 4 Anlage 4	Anschluss Fa. Viessmann
Anhang 4 Anlage 5.1	Anschluss Fa. Hammesfahr 1
Anhang 4 Anlage 5.2	Anschluss Fa. Hammesfahr 2
Anhang 4 Anlage 6	Anschluss Fa. Homburg

Teil A – Allgemeines, Grundlagen

1. Abschnitt Allgemeines

Geltungsbereich

Die vorliegende Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) gilt für den Bereich der Strecken der Bahnen der Stadt Monheim (BSM).

Vorschriften Sämtliche Strecken der BSM werden nach den Bestimmungen der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO) und der Eisenbahn Signalordnung (ESO) betrieben. Die Betriebsabwicklung auf den Strecken der BSM erfolgt in Anwendung der Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE). Die Mitarbeiter der EVU müssen in der Anwendung dieser Vorschrift nachweislich geschult sein.

Anschließer Die an das Streckennetz der BSM anschließenden Privatgleisanschlüsse und Anschlussbahnen unterliegen den Bestimmungen der Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA) des Landes NRW.

Streckeneinteilung und Geschwindigkeit

Strecke	zul. Radstlast [to]	zul. Meterlast [to]	Streckenklasse	Gz zul. V [km/h]	erf. Brh	Pz zul. V [km/h]	erf. Brh
Langenfeld - Monheim-Nord	22,5	8,0	D 4	20	60	/	/

Ausrüstung Folgende Nachweise / Ausrüstungsgegenstände hat der Tf beim Führen eines Tzf im Bereich der BSM mitzuführen:

- Triebfahrzeugführerschein mit zugehörigem Beiblatt (VDV 753) bzw. Zusatzbescheinigung (TfV)
- Nachweis der Streckenkenntnis / Nachweis der Einweisung durch den EBL bzw. seinen Beauftragten
- Lichtbildausweis
- Warnweste
- richtig zeigende Uhr
- rot und weiß leuchtende Handlampe
- GSM – Telefon (Handy / Festgerät)
- weiß-rot-weiße Signalfahne
- Schlüssel DB 21
- Streckenschlüssel
- Schlüssel Privatbahnschließung SSG 10
- Fahrplanunterlagen / La / SbV der BSM

Teil B - Zusatzbestimmungen zur FV-NE

1. Abschnitt Allgemeines

zu § 2 (3) Befähigung

Die Betriebsbediensteten weisen ihre Befähigung wie folgt nach:

- a. Triebfahrzeugführer / Lokrangierführer
Vorlage des TFFS gem. VDV 753 bzw. Triebfahrzeugführerscheinverordnung (TfV) mit zugehörigem Beiblatt / Zusatzbescheinigung
- b. sonstige Betriebsbedienstete
(Zugleiter, Zugführer, Schaffner, Rangierbegleiter, usw.)
in einer formlosen Prüfung gemäß VDV 754 vor dem örtlichen Betriebsleiter (öBl).

zu § 2 (7) Dienstpläne / -zeiten

Die regulären Dienstzeiten der BSM sind:

Leitstelle:	Mo bis Do	07.30 Uhr bis 16.30 Uhr
	Fr	07.30 Uhr bis 12.30 Uhr

Die Einteilung der Dienste wird über einen Dienstplan geregelt.

Für Dienste außerhalb dieser Zeiten werden Sonderdienstpläne erstellt.

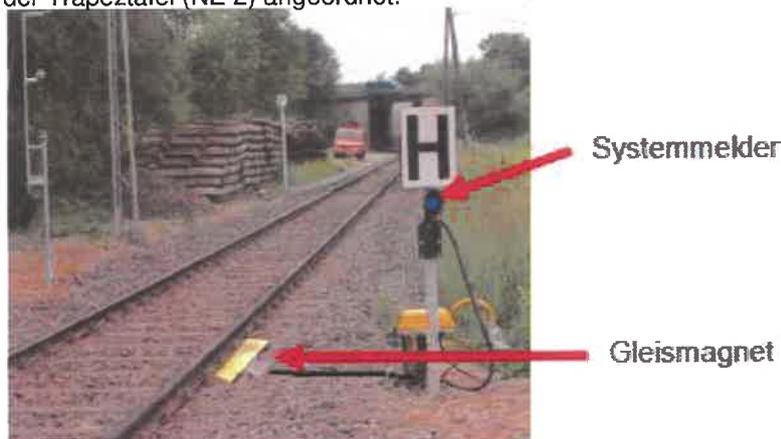
zu § 3 (15) Zuglaufstellen/Zuglaufmeldestellen

Zuglaufmeldestellen sind:

Langenfeld Übergabebahnhof	LfÜ
Monheim Gbf	MGBf

zu § 3 (16) Technische Einrichtungen – Zugbeeinflussung / Gegen- und Nachfahrerschutz

Zur Erreichung des Gegen- und Nachfahrerschutzes werden schaltbare Gleismagnete in Höhe der H-Tafel (NE 5) im Bahnhof und bei bestimmten betrieblichen Varianten in Höhe der Trapeztafel (NE 2) angeordnet.



Jeder Gleismagnet erhält einen Systemmelder. Der Melder zeigt dem Triebfahrzeugführer den Zustand des Systems mit folgender Information an:

Zustand Gleismagnet	LED-Anzeige
wirksam oder gestört	Blaues Dauerlicht
unwirksam	Blaues Blinklicht

Die Anschaltung des Systemmelders erfolgt aus der Indusi-Schalteinrichtung.



Schienenkontakt

Die Schienenkontakte dienen als Zugortungs- bzw. Achszählkontakt für die Mitwirkung im System. Die Schienenkontakte werden in den Kreuzungsbahnhöfen an den Grennzeichen der Weichen am Anfang und am Ende der Bahnhofsgleise angeordnet.

zu § 5 (2)

Arten der Fahrpläne

Es werden Dienstfahrpläne (Buch- und Sonderzugfahrpläne) ausgegeben. Im Buchfahrplan und in Sonderzugfahrplänen wird die Spalte 2 weggelassen, ebenso die Spalten 4, 7, 8, 9 und 10, da keine planmäßigen Kreuzungen stattfinden, die Züge grundsätzlich das durchgehende Hauptgleis benutzen und Zuglaufmeldungen stets vom Zugführer (Triebfahrzeugführer) über GSM gegeben werden.

zu § 5 (8)

Betriebliche Hinweise-

Für alle Strecken wird je ein Merkblatt mit folgenden Einträgen erstellt:

- La
- gesperrte Streckenabschnitte
- gesperrte Weichen
- gesperrte Gleisanschlüsse

Das Merkblatt behält Gültigkeit bis zur nächsten Änderung; alle Änderungen werden per Aushang zur Kenntnis gebracht.

zu § 6 (1)

Formblatt

Bei der Zlr liegt das "Meldebuch für den Zugleiter" nach Anlage 7 FV-NE auf (s. auch § 11).

2. Abschnitt Fahrdienst auf den Betriebsstellen

- Zu § 8 (2) Verständigungsform**
Die fahrdienstliche Verständigung einschließlich Zuglaufmeldungen erfolgt über GSM.
- zu § 8 (3) Eindeutige Verständigung**
Zuglaufmeldungen werden von definierten Zuglaufmeldestellen, zu denen auch die befahrenen Gleisanschlüsse zählen, durch den Tf oder Rb, wenn beauftragt, bzw. Lrf abgegeben.
Die Meldungen sind unabhängig davon, ob Zug- oder Rangierfahrt, abzugeben.
Fahrdienstliche Aufträge und Meldungen zur Regelung und Sicherung der Zugfahrten werden dem Tf / Lrf direkt übermittelt.
- zu § 10 Betriebsverfahren**
Auf den Strecken der BSM ist das Zugleitverfahren eingeführt.
Der Zuglauf wird durch Fahranfrage („Darf Zug Uhr bis ... fahren?“) und Fahrerlaubnis („Zug ... darf ...Uhr bis ... fahren.“) sowie die Ankunftsmeldung („Zug ... in ...“) geregelt.
- zu § 11 (1) Anwendung (Zugmeldebuch, Belegblatt, Meldebuch)**
Beim Zugleiter liegt das "Meldebuch für den Zugleiter" auf; dort werden alle Zuglaufmeldungen dokumentiert.
Dazu sind die Zuglaufmeldungen per Telefon grundsätzlich an die Nummer **02173 9574 75** der Leitstelle abzugeben; die geführten Gespräche werden auf einem Sprachspeicher aufgezeichnet.
- zu § 12 (1) Abweichungen vom Zugmelde- oder Zugleitverfahren**
Auf der Strecke wird in der Regel nur ein Zug eingesetzt; im Ein-Zug-Betrieb wird auf das Zugleitverfahren verzichtet. Der Verzicht auf das Zugleitverfahren und der Verzicht auf das Führen eines Belegblatts vermerkt der Zugleiter im "Meldebuch für Zugleiter".

Vor Einfahrt auf die Infrastruktur der BSM hat sich der Tf bei der Leitstelle BSM unter **02173 9574 75** zu melden.
Der Verzicht auf das Zugleitverfahren wird durch die Leitstelle BSM dem Tf bestätigt.
Wird der Betrieb auf der Strecke der BSM beendet, meldet dies der Tf der Leitstelle BSM. Er hat das Freisein der durchgehenden Streckengleise durch eine Vollständigkeitsmeldung für seinen Zug zu bestätigen.

Die Durchführung des Zugleitverfahrens erfolgt auf besondere Anordnung.
Wird das Zugleitverfahren eingeführt, hat sich der Zlr beim Fdl in Langenfeld sowie beim Tf zu melden, das Zugleitverfahren darf erst aufgenommen werden, wenn sich kein Zug auf der freien Strecke befindet. Der Zlr meldet:
„Zugleitverfahren aufgenommen um ... Uhr, in“

Bei Beendigung des Zugleitverfahrens meldet sich der Zlr beim Fdl in Langenfeld sowie beim Tf
„Zugleitverfahren beendet um ... Uhr, in“

Alle Meldungen sind durch den Zl im "Meldebuch für Zugleiter" zu notieren.
- zu § 12 (4) Technisch unterstützter Zugleitbetrieb**
Hinsichtlich der Durchführung wird in Zentralen und Dezentralen Betrieb unterschieden.
Bei Ein-Zug-Betrieb kann eine Freigabe für die dezentrale Bedienung der EOW und TuZ-Anlage erfolgen.
- zu § 14 (1) Zeitpunkt und Umfang der Prüfung (des Fahrwegs)**
Bei der Fahrwegprüfung obliegt die Prüfung von Weichen, Gleissperren und Durchrutschweg auf unbesetzten Betriebsstellen dem Triebfahrzeugführer durch Inaugenscheinnahme.



- zu § 15 Weichen, Gleissperren und Sperrsignale; Signalabhängigkeit**
In verschiedenen Rangierbereichen und in einzelnen Zugfahrtstraßen der BSM sind elektrisch ortsgestellte Weichen (EOW) installiert.
- zu § 15 (1) Weichen**
Da, wo erforderlich (insbesondere im dezentralen Betrieb und dort, wo keine EOW-Technik zum Einsatz kommt) ist der Tf / Lrf für die richtige Stellung und das Verschließen der Weichen und Gleissperren verantwortlich.
- zu § 15 (2) Grundstellung**
Da die Abzweigstelle Wasserwerk nicht besetzt ist, hat die Weiche 9 keine Grundstellung. Sie bleibt in der jeweils zuletzt befahrenen Stellung liegen (siehe besondere Beschreibung zur Bedienung dieser Weiche).
- zu § 15 (5) Aufbewahrung der Schlüssel**
zu § 15 (10) Da, wo erforderlich (insbesondere im dezentralen Betrieb und dort, wo keine EOW-Technik zum Einsatz kommt) ist der Tf / Lrf für die richtige Stellung und das Verschließen der Weichen und Gleissperren verantwortlich.

Die Schlüssel der unbesetzten Bahnhöfe, Anschlussstellen, Gleisanschlüsse usw., werden dem Zugführer gegen Unterschrift ausgehändigt.

Vor Freischließen der Weichen oder Gleissperren ist die Zustimmung des Zugleiters einzuholen. Nach Abschluss des Rangiervorgangs / einer Anschlussbedienung sind aus Sicherheitsgründen alle Weichen- und Gsp-Schlüssel nach Umlegen und Verschließen der Weichen und Gleissperren wieder abzuziehen und mitzuführen. Die Herstellung der Grundstellung ist dem Zugleiter im Mehrzugbetrieb unverzüglich im Ein-Zug-Betrieb zum Betriebsende mitzuteilen.

Bei Dienstende hat der Tf / Lrf die Vollzähligkeit der Schlüssel zu überprüfen.

Ersatzschlüssel befinden sich in der Leitstelle und beim Leiter BW. Letzterer kann entsprechende Schlüssel nach Festlegung von Zeitumfang gegen eine Empfangsbestätigung (Vermerk über Aus- und Rückgabe) ausgeben. Über die Ausgabe und den Zeitumfang ist der Zugleiter zu verständigen, welcher einen Eintrag im Zugmeldebuch vornimmt.

zu § 15 (11,12) Auffahren

Wird eine Weiche trotz Verbot aufgefahren, so ist diese in Fahrtrichtung zu räumen. Der Zlt. ist vom Tf sofort über das Auffahren zu informieren und sperrt die betroffene Weiche. Die Weiche wird erst nach Inspektion durch eine Fachkraft LST oder dem EBL wieder frei gegeben.

zu § 18 (5) Verständigung der Rotten

Rotten bzw. Baumaßnahmen im Gleisbereich werden generell durch Sicherungsposten gesichert. Der Sipo ist über GSM mit der Zugleitung verbunden.

Dem Sipo sind über GSM alle Züge zu melden, die sich seiner Arbeitsstelle nähern. Die Befahrbarkeit des Arbeitsbereichs ist dem Zugleiter zu bestätigen; erst dann darf die Zugfahrt zugelassen werden.

Wird die Verbindung zum Sipo unterbrochen, ist durch den Zugleiter sofort HALT für Zugfahrten in dem entsprechenden Bereich auszurufen; ist ein Verbindung zum Sipo nicht möglich, dürfen Zugfahrten nur mit Befehl zum HALT vor der Arbeitsstelle zugelassen werden.

Arbeitsstellen im oder unmittelbar am Gleis werden 50 m davon durch Sh 2-Scheiben abgeriegelt.

Bei allen anderen Beeinflussungen des Eisenbahnbetriebs durch Baumaßnahmen erstellt der öBI in Abstimmung mit dem EBL einen Erlaubnisschein der BSM (Beta); ohne diesen Erlaubnisschein dürfen keine Baumaßnahmen im Bereich der Infrastruktur BSM begonnen oder durchgeführt werden.

- zu § 20 (2) Kreuzungsbahnhöfe**
Kreuzungen sind zugelassen in den Bahnhöfen
- Übergabebahnhof Langenfeld
- Güterbahnhof Monheim
- zu § 20 (3) Sonderzüge**
Verkehren Sonderzüge, werden Zugkreuzungen und die Kreuzungsbetriebsstellen vom Zugleiter festgelegt, der hierzu einen Befehl ausstellt.
- zu § 21 (2) Überholungsbahnhöfe** Überholungen sind zugelassen in den Bahnhöfen
- Übergabebahnhof Langenfeld
- Güterbahnhof Monheim
- zu § 21 (3) Sonderzüge**
Verkehren Sonderzüge, werden Überholungen vom Zugleiter festgelegt, der hierzu einen Befehl ausstellt.
-

3. Abschnitt Zugfahrdienst

zu § 31 (2) Streckenkunde

Der Tf bzw. Lrf muss streckenkundig sein. Diese Streckenkunde muss vor dem EBL bzw. dessen Beauftragten erworben werden. Eine Liste der streckenkundigen Mitarbeiter liegt aus in der Leitstelle der BSM. Ausschließlich dort gelistete Tf/ Lrf dürfen die Infrastruktur der BSM befahren.

zu § 32 (1) Länge der Züge und Rangierabteilungen

Bei Güterzügen dürfen die Zuglänge von max. 250 m nicht überschritten werden. Größere Längen sind vor Einfahrt in die BSM mit der Betriebsleitung der BSM abzustimmen

zu § 32 (5) Wagen die durch Ladung oder Steifkupplung verbunden sind

Es dürfen höchstens **3** Wagenpaare eingestellt werden.

zu § 32 (6) Wagen mit gefährlichen Gütern

Der Transport gefährlicher Güter (RID / GGVSEB) bedarf der besonderen Anmeldung bei der BSM. Transporte der Gefahrengruppe 1, 2 und 7 sind grundsätzlich verboten; der EBL kann Ausnahmen zulassen. Beim Verkehren von Zügen mit Gefahrgut (RID) ist der BSM eine Kopie der Wagenliste oder einer vergleichbaren Unterlage zu übermitteln, aus der die Art des Gefahrguts, die beförderte Menge, die jeweilige Wagennummer und die Reihung innerhalb des Zugs erkennbar ist.

Ferner sind der BSM schriftliche Weisungen im Sinne des § 36 GGVSEB über die zu befördernden Gütern zur Verfügung zu stellen.

zu § 34 Geschobene Züge

Geschobene Züge sind zulässig. Die zulässige Geschwindigkeit geschobener Züge beträgt **20 km/h**.

zu § 35 Nachgeschobene Züge

Das Nachschieben von Zügen wird generell mit Befehl durch den Zlr angeordnet und das Verfahren vorgegeben.

Regelmäßig nachgeschoben werden darf auf der Strecke Langenfeld Ügbf – Monheim Gbf (Ganzzüge). Die Geschwindigkeit darf **20 km/h** nicht überschreiten.

zu § 37 Zugdaten

Es wird eine Wagenliste geführt.

zu § 44 (5) Vorbeifahrt am Halt zeigenden oder gestörtem Signal/Störungen an

zu § 48 (8) Streckeneinrichtungen

Die Leuchtmelder der Bedieneinrichtungen zum Unwirksamschalten der 2000-Hz Magnete sind bei gestörter Einrichtung wie erloschene Signale zu betrachten. Vorbeifahrt nur auf Anordnung durch den Zlt. bzw. öBl.

zu § 45 (2) Fahrgeschwindigkeiten - Bekanntgabe

Die Fahrgeschwindigkeiten werden im Fahrplan bekannt gegeben.

zu § 48 (4) Unregelmäßigkeiten in der Einschaltstrecke der BÜ's

Kann eine Mindestgeschwindigkeit von **20 km/h** nicht eingehalten werden, ist vor dem BÜ anzuhalten; die Anlage ist über ET / HET erneut einzuschalten.

Darüber hinaus sind die gegebenen Weisungen zu den jeweiligen technischen Sicherungen für die Bedienung und Überwachung zu beachten.

4. Abschnitt Rangierdienst

- zu § 51 (10) Verständigung**
Zusätzliche Anweisungen sind in der „Anweisung für den Betriebsfunk“ bei der BSM enthalten; s. Teil I
- zu § 53 (2) Geschwindigkeit**
Die Geschwindigkeit beim Rangieren in den Bahnhöfen ist auf **20 km/h** begrenzt.
- zu § 53 (5) Rangieren im Gefälle**
Auf Gleisabschnitten mit einem Gefälle von mehr 2,5‰ sind Rangierbewegungen mit besonderer Vorsicht durchzuführen. Vor Beginn von Rangierbewegungen ist zu prüfen, dass sämtliche Wagen gekuppelt sind; auch andere rangierdienstliche Handlungen (z.B. Beisetzen, Ankuppeln usw.) sind mit erhöhter Vorsicht durchzuführen.
s. auch besondere Anordnungen bei den Betriebsstellen.
- zu § 55 (1a) Sichern von Bahnübergängen**
Befahren s. besondere Anordnungen bei den Betriebsstellen.
- zu § 55 (1b) Sichern von Bahnübergängen**
Ausfall der Lok- und Zugpersonal
Sicherung Wenn ein Zug bei Signalstellung BÜ 0 vor dem BÜ anhalten muss, ist vor der Weiterfahrt zu versuchen, die Bahnübergangssicherung durch Bedienen der ET / HET von Hand einzuschalten. Ist die technische Sicherung auch durch Handeinschaltung nicht herzustellen, muss der BÜ durch Posten gemäß Anlage 13 (17) FV-NE gesichert werden. Bei Zügen, die nur mit einem Tf bzw. Lrf besetzt sind, darf der BÜ nach dem Anhalten ohne Sicherung durch Posten befahren werden, nachdem die Wegebenutzer durch Achtungssignal gewarnt sind.
Durch das Zugpersonal festgestellte Störungen sind umgehend der Leitstelle zu melden.
Bei länger anhaltenden Störungen sind die Überwachungssignale abgedeckt oder durch Kreuze für ungültig erklärt. In diesem Fall haben alle Züge vor dem BÜ anzuhalten und ihn vor Weiterfahrt nach § 48 (2) FV-NE zu sichern.
- zu § 55 (1c) Sichern von Bahnübergängen**
Bei allen BÜ, für die Postensicherung vorgeschrieben ist, hat die Postensicherung durch den Rb bzw. Lrf zu erfolgen.
Das Rangieren über nicht technisch gesicherte BÜ hat mit größter Vorsicht zu erfolgen. Nichttechnisch gesicherte BÜ dürfen nicht durch haltende Züge oder Rangier-Abteilungen gesperrt werden.
- zu § 56 (1) Ablauf- und Abstoßverbot für bestimmte Gleise**
Das Abstoßen und Ablaufen lassen von Wagen ist generell verboten.
- zu § 57 Aufhalten von Fahrzeugen**
Bei allen Rangierbewegungen sind grundsätzlich alle Wagen an die durchgehende Bremse anzuschließen. Es ist eine einfache Bremsprobe mit Durchgangsprüfung gemäß VDV 757 durchzuführen.
- zu § 58 (2-5) Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen**
Unabhängig von den Neigungsverhältnissen sind abgestellte Fahrzeuge stets festzulegen. Für das Sichern abgestellter Fahrzeuge dürfen auch über einen längeren Zeitraum geeignete und zugelassene Hemmschuhe verwendet werden; Steine, Holzkeile o.ä. sind verboten. S. auch besondere Anordnungen bei den Betriebsstellen.
- zu § 60 (1-2) Übergang Rangierfahrt in Zugfahrt und umgekehrt**
Alle Fahrten zwischen Langenfeld DB und Langenfeld Ügbf sind Rangierfahrten und enden in den Gleisen 1 - 4.
Zwischen Langenfeld Ügbf und Monheim Gbf bzw. Monheim-Blee und zurück verkehren Zugfahrten im Zugleitbetrieb.
Alle anderen Fahrten gelten als Rangierfahrten.



Start- und Zielsignale der Zugfahrten sind die jeweiligen NE 5 (H-Tafel).
Der Übergang von einer Rangierfahrt in eine Zugfahrt ist nur nach Anhalten erlaubt.

Teil C Zusatzbestimmungen zum Signalbuch (SB)

- 301.0002/6 Nachtzeichen der Signale**
Signaltafeln sind nicht beleuchtet und im Allgemeinen nicht rückstrahlend.
- 301.0501/4-5 Signale Lf 2 und Lf 3 – Anfangs- und Endscheibe**
Anfangs- und Endscheiben (Lf 2 und Lf 3) werden nicht aufgestellt.
- 301.0901/2 Signal Zp 1 – Achtungssignal**
Das Achtungssignal (Zp 1) ist stets zu geben, wenn Bahnunterhaltungsarbeiter oder andere im oder am Gleis beschäftigt sind, auch wenn diese bereits aus dem Gleis getreten sind.
- 301.1101/2 Signal Zg 1 – Spitzensignal**
Das Spitzensignal ist auch bei Tage zu führen.
- 301.1101/3 Signal Zg 2 – Schlussignal**
Die Züge führen das vereinfachte Schlussignal Zg 2.
- 301.1501/9 Signal BÜ 4 – Pfeiftafel**
Die Pfeiftafel steht nur einmal vor dem BÜ. Wenn das Pfeifsignal auf halbem Wege zwischen Pfeiftafel und BÜ wiederholt werden soll, sind unter der Pfeiftafel als Zusatzzeichen senkrecht 2 schwarze Punkte angebracht.
- 301.1401/5 Signal NE 5 – H-Tafel**
In Ergänzung ist das Signal auf Zuglaufstellen als Zugziel-, Zugbeginnsignal, ggf. mit Zusatzkennzeichen, aufgestellt.
- 301.1501/9 Signal BÜ 4 – Pfeiftafel**
In Ergänzung werden BÜ 4 i.d.R. mit einer Zweipunktafel ausgestattet, damit entfällt das Aufstellen der zweiten Signaltafel.
Das Pfeifsignal ist in diesen Fällen auf halber Annäherungsstrecke zu wiederholen.

Deckungssignal für EOW

- Das Signal zeigt weißes Licht, wenn die Weiche in Grundstellung liegt oder rotes Licht in allen übrigen Fällen.
Das Signal hat ein Mastschild nach Ril 301.0002, 8 (1a).
Bei weißem Licht darf die EOW mit der zugelassenen Geschwindigkeit befahren werden.
Vor der EOW ist zu halten wenn:
- rotes Licht leuchtet
 - rotes und weißes Licht leuchtet
 - das Deckungssignal erloschen ist
 - das weiße Licht nicht deutlich erkennbar ist

Vorbeifahrt nur nach Zustimmung der Leitstell BSM.

**Teil D Zusatzbestimmungen zur
Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo-NE)**

zu § 3 (4) Aufbau des Unfallmeldewesens

Unfallmeldestelle der BSM - Strecken ist die Betriebsleitstelle (Zugleiter) Monheim.
Die Unfallmeldestelle ist gleichzeitig Meldestelle gemäß der Gefahrgutverordnung Straße
Eisenbahn und Binnenschiff (GGVSEB).

Notfallmeldewesen:



Stellwerk Bf Langenfeld (DB Netz AG)
0151 274 00 395

Notfallmeldestelle der BSM
02173 9574 75

**Teil E Zusatzbestimmungen zur Vorschrift für die
Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV NE)**

- leer -

**Teil F Zusatzbestimmungen zur
Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße,
mit der Eisenbahn und in der Binnenschifffahrt (GGVSEB)**

Im Bereich der Infrastruktur der BSM dürfen
keine Gefahrgüter der Klassen 1, 2 und 7 transportiert werden.

Eine **Lagerung von Gefahrgütern** im Bereich der Infrastruktur der BSM ist **verboten**.

Eine **transportbedingte Unterbrechung** ist nur für höchstens **24 Stunden** zulässig.

1. Grundlagen:

Grundlage für Behandlung und Beförderung der Gefahrgutsendungen im Bereich der BSM sind:

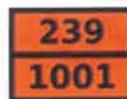
- FV-NE, aktuelle Fassung
- Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (GGVSEB / RID)
- Durchführungsrichtlinien Gefahrgut

2. Verhaltensregeln:

Wer freiwerdendes Gefahrgut entdeckt, muss handeln!

Selbstsicherung:

- Gefahrzone gegen oder quer zur Windrichtung verlassen
- Rauchverbot
- Zündquellen beseitigen Stoff nicht berühren
- Unfallstelle absperren, andere vor der Gefahr warnen
- Bei Brand an Fahrzeugen mit Großzetteln
 - a) Unfallstelle großflächig räumen
 - b) Deckung aufsuchen



Feststellen:

- Gefahrstoff
- Gefahrzettel
- Austrittsart
- Austrittsmenge



Meldung der Informationen

- an FdI oder Notfalleitstelle gemäß Unfallmeldetafel I

3. Transportunterbrechung von Gefahrgutwagen:

Sollen Gefahrgutwagen im Bereich der Infrastrukturen der **BSM im Rahmen einer max. 24h dauernden Transportunterbrechung** abgestellt werden, gilt folgendes Verfahren:

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ist bei der Beförderung (hierzu gehören die eigentliche Beförderung, Übernahme und Ablieferung sowie Aufenthalte im Verlauf der Beförderung) gefährlicher Güter verpflichtet, die nach Art und Ausmaß der vorhersehbaren Gefahren erforderlichen Vorkehrungen zu treffen um Schadensfälle zu verhindern und bei Eintritt eines Schadens dessen Umfang so gering wie möglich zu halten.

Daher müssen Angaben zum Inhalt lt. Begleitpapieren sowie der Standort der Wagen mit gefährlichen Gütern dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen jederzeit bekannt sein.

Standort und Beaufsichtigung bzw. Besichtigung der Wagen

Abgestellte Wagen sind gemäß RID zu überwachen.

Gefahrgutwagen werden nicht von Mitarbeitern der **BSM** überwacht; das transportierende EVU hat für eine Überwachung im Sinne RIB / GGVSEB zu sorgen und dies dem Eisenbahninfrastrukturbetreiber (EIU) nachzuweisen.

Für die Besichtigung der Gefahrgutwagen an Ort und Stelle (Sonn- und Feiertage ausgenommen) gelten folgende Fristen:

- alle Gefahrgutwagen, ausgenommen mit radioaktiven Stoffen nach jeweils 8 Stunden
- Radioaktive Stoffe nach Absprache mit der zuständigen Aufsichtsbehörde

Die Absprache trifft der Gefahrgutbeauftragte des EVU.

Besichtigungsumfang

- Türen und Luken geschlossen?
- Tritt Ladegut aus?
- Liegen Hinweise auf Eingriffe betriebsfremder bzw. andere Unregelmäßigkeiten vor?

Bei Kesselwagen und Tankcontainern muss besonders geprüft werden:

- sind offensichtliche Undichtigkeiten vorhanden?
- sind frische Überlaufspuren erkennbar?
- sind augenscheinlich erkennbare Mängel am Tank oder an der Tankbefestigung vorhanden?
- befindet sich das Bodenventil nach der Anzeigeneinrichtung in Stellung „Zu“?
- befindet sich das Zapfventil in Stellung „Zu“ (Handrad in Endstellung „Zu“)?
- sind Schutzkappen bzw. Blindflansche vor den Zapfventilen vorhanden?

Bei Feststellung von Unregelmäßigkeiten ist unverzüglich die BSM zu verständigen, das die notwendigen Maßnahmen einleitet.

Besichtigung und Dokumentation

Das transportierende EVU ist für die Durchführung der Eingangsuntersuchung und die regelmäßigen Besichtigungen der Gefahrgutwagen verantwortlich. Die Überprüfungen bzw. Besichtigungen können vom Mitarbeiter des EVU selbst oder von anderen eingewiesenen Betriebsbediensteten (Lokführer, Rangierbegleiter usw.) durchgeführt werden.

Alle Überwachungsmaßnahmen sind im Nachweisbuch des EVU zu vermerken.

Aufbewahren der Beförderungspapiere

Die Beförderungspapiere zu den beladenen und leeren Gefahrgutwagen werden bei dem

- Mitarbeiter der Leitstelle des EVU aufbewahrt, so dass sie jederzeit griffbereit sind.

**Teil G Zusatzbestimmungen zu der
Dienstanweisung für Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen
Nichtbundeseigene Eisenbahnen (DMV NE)**

- leer -

**Teil H Zusatzbestimmungen zur
Unfallverhütungsvorschrift (UVV)**

Befahren von Gleisanschlüssen

Der Rangierleiter hat vor und während der Bedienung darauf zu achten, dass

- Rangierarbeiten im Anschluss, Ladearbeiten und sonstige Arbeiten im Gleisbereich eingestellt werden
- Gleis- oder Hallentore im geöffneten Zustand gesichert sind
- Personen, die im Bedienungsbereich an oder in Wagen tätig sind, von diesen zurück treten
- bei Kesselwagen keine Leitungen zur Be- oder Entladung angeschlossen sind
- Gegenstände in der Nähe der Gleise vom nächsten Schienenstrang einen Abstand von mindestens 1,50 m im geraden und von 1,80 m in gekrümmten Gleis wahren
- Gegenstände so festzulegen sind, dass sie nicht in Bewegung geraten können
- zugestellte Wagen gegen unbeabsichtigte Bewegungen durch Anziehen der Handbremsen, durch Kuppeln mit gebremsten Wagen oder durch Radvorleger bzw. Hemmschuhe zu sichern sind
- alle im Anschluss vorkommenden Unfälle und Beschädigungen an den Anschlussanlagen und Wagen, insbesondere alle Entgleisungen, sofort der Zugleitstelle Monheim zu melden sind. Wegen der Betriebsgefahr, die durch Wiedereinstellung entgleister Wagen hervorgerufen werden kann, dürfen diese auf keinen Fall verschwiegen werden. Meldung ist auch zu erstatten, wenn keine Schäden ersichtlich sind.

Entgleiste Wagen dürfen erst dann wieder in Züge eingestellt werden, wenn sie von einem wagentechnischen Beamten untersucht und für lauffähig erklärt worden sind. Bei der Aufnahme des Tatbestandes durch den örtlichen Betriebsleiter oder dessen Beauftragten ist ein Vertreter des Anschliebers hinzuzuziehen.

Arbeiten im Bereich von Gleisen

(BGV D33) Die Anmeldung von Arbeiten im Bereich von Gleisen ist grundsätzlich über den Zugleiter vorzunehmen.

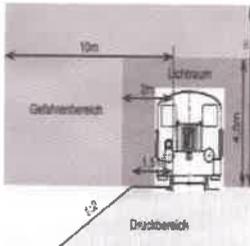
**Die Aufhebung von Streckensperrungen oder
Einschränkungen im Voraus ist strikt verboten.**

Merkblatt „Hinweise für Arbeiten im Bereich von Gleisen“

Begriffsbestimmungen

Als Gefahrenbereich, Lichtraumprofil und Druckbereich werden von der BSM die Räume entlang der Bahnstrecke gemäß nachfolgender

Skizze festgelegt:



Allgemeines

Arbeiten im Bereich von Gleisen sind durch die BSM zu genehmigen, wenn die Arbeiten im Gefahrenbereich der Gleisanlagen durchgeführt werden. Die Genehmigung wird mittels eines ordnungsgemäß ausgefüllten Erlaubnisscheines erteilt. **Ohne einen von der BSM genehmigten Erlaubnisschein darf mit den Arbeiten nicht begonnen werden.**

Bei den Arbeiten sind die gängigen Arbeitsschutzvorschriften, insbesondere die BGV A 1 (ehemals VBG 1) – Unfallverhütungsvorschrift „Allgemeine Vorschriften“ sowie die BGV D 33 (ehemals VBG 38a) – Unfallverhütungsvorschrift „Arbeiten im Bereich von Gleisen“ zu beachten.

Mögliche Sicherungsarten bei Arbeiten im Bereich von Gleisen und deren Rangfolge

1. Berühren des Lichtraumes durch geeignete Maßnahmen ausschließen
2. Gleissperrung
3. Sicherung durch Sicherungsposten

Sicherungsmaßnahmen

Arbeiten außerhalb des Lichtraumprofils bzw. Druckbereichs

Werden Arbeiten innerhalb des Gefahrenbereichs, aber nicht innerhalb des Lichtraumprofils oder des Druckbereichs durchgeführt, so ist der Gleisbereich in einem Abstand von 2 m gemessen von Schienenaußenkante mittels geeigneter Mittel (z. B. mobiler Zaun) durchgängig zu kennzeichnen bzw. abzugrenzen. Richtung Gleis dürfen sich hinter der Abgrenzung keine Personen aufhalten.

Arbeiten innerhalb des Lichtraumprofils bzw. Druckbereichs

Bei Arbeiten innerhalb des Lichtraumprofils sind besondere, durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen festzulegende Sicherungsmaßnahmen erforderlich. Dies sind entweder Gleissperrung oder Stellung eines Sicherungspostens. Bei Arbeiten im Druckbereich werden besondere Maßnahmen festgelegt.

Aufgaben der Sicherheitsaufsicht

- *Sicherung bei Arbeiten außerhalb des Lichtraumes*
Überwachung der Maßnahmen, die ein Berühren des Lichtraumes ausschließen
- *Sicherung durch Gleissperrung*
Durchführung der Gleissperrungen und dessen Freimeldung nach Räumung und bei Wiederbefahrbarkeit
- *Sicherung durch Sicherungsposten*
 - Einweisen der Sicherungsposten
 - Ablösen der Sicherungsposten
 - Festlegen von Annäherungsstrecken
 - Aufsuchen von Sicherheitsräumen oder Nischen entsprechend § 6 Abs. 1 BGV D 33 (ehemals VBG 38a)
 - Durchführen der Hörprobe
 - Anpassen der Sicherungsmaßnahmen an veränderte bahnbetrieblich bedingte Gefährdungssituationen

Teil I Zusatzbestimmungen zu den Richtlinien für den Funksprechverkehr (Anlage 9 FV-NE)

1. Der Betriebsfunk:

Zugleitfunk: es besteht kein Zugleitfunk

Zugleitgespräche werden über GSM-Telefonverbindungen zwischen Tfz und Betriebsleitstelle Monheim, hier Anschluss **02173 9574 75**, abgewickelt. Dieser Anschluss verfügt über einen Sprachspeicher, die Gespräche werden aufgezeichnet.

Rangierfunk: Der Rangierfunk wird zur Sprechverbindung zwischen Tf und Rb bzw. zwischen Lrf / Tf und der Betriebsleitstelle Monheim eingesetzt.

Regelungen, die der Überwachung gemäß UVV beim Lrf-Betrieb dienen, trifft das EVU

2. Sprechstellen mit folgenden Rufnamen:

Rangierfunk: Triebfahrzeug „....“ mit Kennung EVU (z.B. Lok A-Bahn)

Handfunkgeräte mit Rangierer A-Bahn

Zugleitstelle mit BSM Zentrale

Die Funkeinrichtung arbeitet nach dem „Wechselsprechverfahren“, d.h. es darf immer nur eine Stelle sprechen. Wer ein Gespräch sendet (spricht), kann nicht gleichzeitig ein Gespräch empfangen (hören). Die Gespräche werden im offenen System durchgeführt, d.h. alle angeschlossenen Sprechstellen können mithören.

3. Es sind folgende Sprechverbindungen möglich:

3.1 Zwischen Fahrzeuggerät und Handfunkgerät des Zugbegleiters

3.2 Zwischen Fahrzeuggerät und Zugleitstelle Monheim

Fahrzeuge mit eigener Antriebskraft ohne fest installiertes Funkgerät sind mit einem Handfunkgerät zu versehen, bei Bedarf auch Arbeits- und Bautrupps (z.B. Gleisbaurotte, Streckenläufer usw.). Für die Ausgabe und Aufbewahrung des tragbaren Gerätes ist die öBl zuständig.

Kein Funkgerät darf ohne ordnungsgemäß angeschlossene Antenne betrieben werden.
Alle Störungen und Beschädigungen sind sofort der Zugleitung unter **02173 9574 75** zu melden.

Die Funkgeräte müssen während des Betriebsbeinsatzes durchgehend, auch bei Personalwechsel eingeschaltet sein. Sie sind nur auszuschalten, wenn die Tfz abgestellt und vom Personal verlassen sind. Über alle Störungen und Ausfälle von Funkgeräten hat der Zlr Einträge im Zugmeldebuch zu machen.

Schadhafte Funkgeräte sind umgehend auszuwechseln; für die Wartung und für die Unterhaltung der Geräte ist die Werkstatt in Monheim zuständig.

Nach Dienstschluss sind die tragbaren Handfunkgeräte in das Ladegerät einzusetzen.

Die an den Fahrzeugbewegungen Beteiligten müssen stets bereit sein, ersatzweise Rangiersignale anzuwenden, wenn die aufgerufene Sprechstelle (z.B. Tfz) auf einen über Funk gegebenen Auftrag nicht reagiert, die Funkeinrichtung gestört bzw. ausgefallen ist, oder bei unmittelbarer Betriebsgefahr. Deshalb müssen alle Beteiligten auch bei Anwendung des Rangierfunks Signalmittel mitführen und nach Möglichkeit Sichtverbindung halten.

Teil J Betriebsanweisung für funkferngesteuerte Triebfahrzeuge

1. Einsatzbedingungen:

Allgemeines Im Bereich der BSM können Triebfahrzeuge mit Funkfernsteuerung (FFS) eingesetzt. Die FFS wird im Rangierbetrieb und für Zugfahrten bis $V_{max} = 20$ km/h eingesetzt. Auf mögliche Inkompatibilitäten mit anderen Funksteuerungen (z.B. Krane) wird hiermit hingewiesen. Die BSM hat hierauf keinen Einfluss.

Zulassung Mit FFS darf nur der Betriebsbedienstete ein Fahrzeug in Bewegung setzen, der seine Qualifikation in einer gesonderten Verwendungsprüfung zum Lrf gemäß § 2 (3) FV-NE bzw. als Ergänzung zum Eisenbahnfahrzeugführerschein nachgewiesen hat. Für die zulässige Funkfrequenz hat das einsetzende EVU eigenverantwortlich selbst zu sorgen.

Vorschriften Zusätzlich zu den einschlägigen technischen und betrieblichen Vorschriften und Anweisungen gilt:
- die BG-Regel "Betrieb von Funkfernsteueranlagen bei Eisenbahnen" (BGR 122) in der jeweils gültigen Fassung.

2. Einsatzbereiche:

Betriebsstellen

Im Bereich der BSM wird die FFS auf allen Strecken eingesetzt.

Anschlussgleise

Anschlussbahnen und Anschlussgleise dürfen mit FFS befahren werden, wenn in der Bedienungsanweisung des betreffenden Gleisanschlusses nichts Gegenteiliges angeordnet wird.

Anhang 1

Streckenübersicht



Ügbf Langenfeld

Teil A - Zusatzbestimmungen zur FV - NE

1. Abschnitt Allgemeines

- zu § 32 (1) Länge der Züge und Rangierabteilungen**
Die Strecken der BSM dürfen mit einer maximalen Zuglänge von 250 m befahren werden.

4. Abschnitt Rangierdienst

- zu § 53 (5) Rangieren im Gefälle**
Als Gleisabschnitte mit mehr als 2,5‰ gelten alle Gleise in Langenfeld Ügbf
- zu § 58 Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen**
Im Gleis 1 dürfen Wagen nur während des Rangierens abgestellt werden. ✓

1. Beschreibung der örtlichen Verhältnisse

- Anschlussgrenze DB: Bahnhof Langenfeld (DB), km 19.766 (hinter W 52/Gsp 53)
- Bahnhofsgrenze NE: entspricht der Anschlussgrenze im km 19.766
- Hauptgleis: Gleis 1
- Nebengleise: Gleise 2, 3 und 4
- gesperrte Gleise: Gleis 5 (Oberbaumangel)
- Weichen: EOW 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16
- Gleissperren: in Gleis 1 Fdl Langenfeld

Gleislängen (Nutzlängen) Langenfeld Übergabebahnhof

	zwischen RA 12	Zwischen Schienenkontakten
Gleis 1	417 m	260 m
Gleis 2	319 m	290 m
Gleis 3	279 m	290 m
Gleis 4	380 m	260 m
Gleis 5 (Stumpfgleis)	110 m	96 m

2. Betriebsbeschreibung

2.1 Übergängen Bf Langenfeld – Ügbf Langenfeld

Außerplanmäßige Bedienungsfahrten sind zwischen dem Zugleiter der BSM und dem Fahrdienstleiter Stellwerk Lf des Bahnhofs Langenfeld zu vereinbaren.

Die Sprechverbindung ist über Funk oder GSM zur realisieren.

Unfälle und Unregelmäßigkeiten, die im Übergabebahnhof Langenfeld verursacht werden, meldet der Tf / RI gemäß der Unfallmeldetafel 1 sofort der Leitstelle BSM. Der örtliche Betriebsleiter der BSM ist umgehend zu verständigen.

2.1.1 Übergang vom Bf Langenfeld (DB) zum Ügbf Langenfeld (BSM)

Die Zugfahrten enden im Bf Langenfeld (DB). Die Aufstellung der Rangierabteilung erfolgt im Gleisabschnitt „055“ in unmittelbarer Nähe zum Stellwerk Lf.

Der Tf holt sich über GSM bei dem Zugleiter der BSM die Freigabe für die Einfahrt in den Ügbf Langenfeld ein. Die Weiterfahrt zum Ügbf Langenfeld erfolgt am Ls 055 nach Signal Sh 1 als Rangierfahrt. Der Tf gibt über Telefon 02173 9574 75 eine Ankunftsmeldung an den Zugleiter der BSM. Weiterfahrt gemäß Zugleitverfahren der BSM.

Der Fahrdienstleiter Stellwerk Lf des Bahnhofs Langenfeld stellt sicher, dass durch Rangierfahrten zur BSM keine Zug- bzw. Rangierfahrten behindert oder gefährdet werden. Den Weisungen des Fahrdienstleiters Stellwerk Lf des Bahnhofs Langenfeld ist vom Rangierpersonal unbedingt Folge zu leisten.

2.1.2 Übergang vom Ügbf Langenfeld (BSM) nach Bf Langenfeld (DB)

Zug- und Rangierfahrten aus Richtung Monheim kommend enden im Gleisabschnitt „055“. Über Zugfunk oder GSM meldet sich der Triebfahrzeugführer (Tf) vor Abfahrt in Monheim Gbf mit Namen, Zugnummer, Anzahl Achsen und Zuggewicht beim Fahrdienstleiter (Fdl) Langenfeld an. Die Ausfahrt erfolgt auf mündlichen Auftrag. Am Ls 053 meldet sich der Tf erneut beim Fdl Lf, die Weiterfahrt erfolgt auf Sh 1. Nach Verlassen des Ügbf Langenfeld mit Zugschluss gibt der Tf eine Vollständigkeitsmeldung an den Zlr der BSM in Monheim über GSM. Weiterfahrt gemäß Zugmeldeverfahren der DB.

2.1.3 Sonderregelungen für nächtlichen Übergänge zwischen Langenfeld (BSM) und Langenfeld (DB) sowie bei Ein-Zug-Betrieb

Der Tf meldet sich mit voraussichtlicher Abfahrtszeit von Monheim Gbf bei der Leitstelle unter 02173 9574 75. Die Leitstelle bestätigt die Ausfahrt und erteilt die Fahrerlaubnis für die Zugfahrt von Monheim Gbf über Langenfeld (BSM) bis Anschlussgrenze Langenfeld (DB) am Ls 053.

Weiter gemäß 2.1.2 Übergang vom Ügbf Langenfeld nach Bf Langenfeld. Die Freimeldung nach Verlassen des Ügbf Langenfeld mit Zugschluss durch den Tf an den Zlr der BSM entfällt.

2.2 Allgemeine Anlagebeschreibung Ügbf Langenfeld

Der Übergabebahnhof Langenfeld ist mit EOW-Technik ausgerüstet.

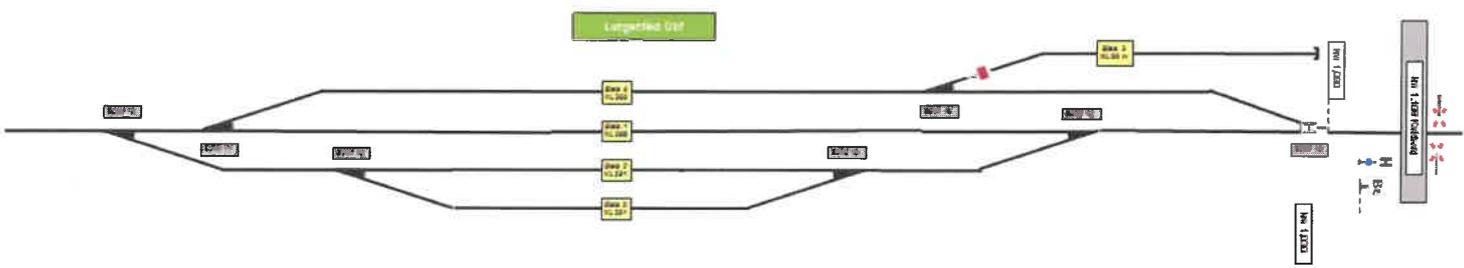
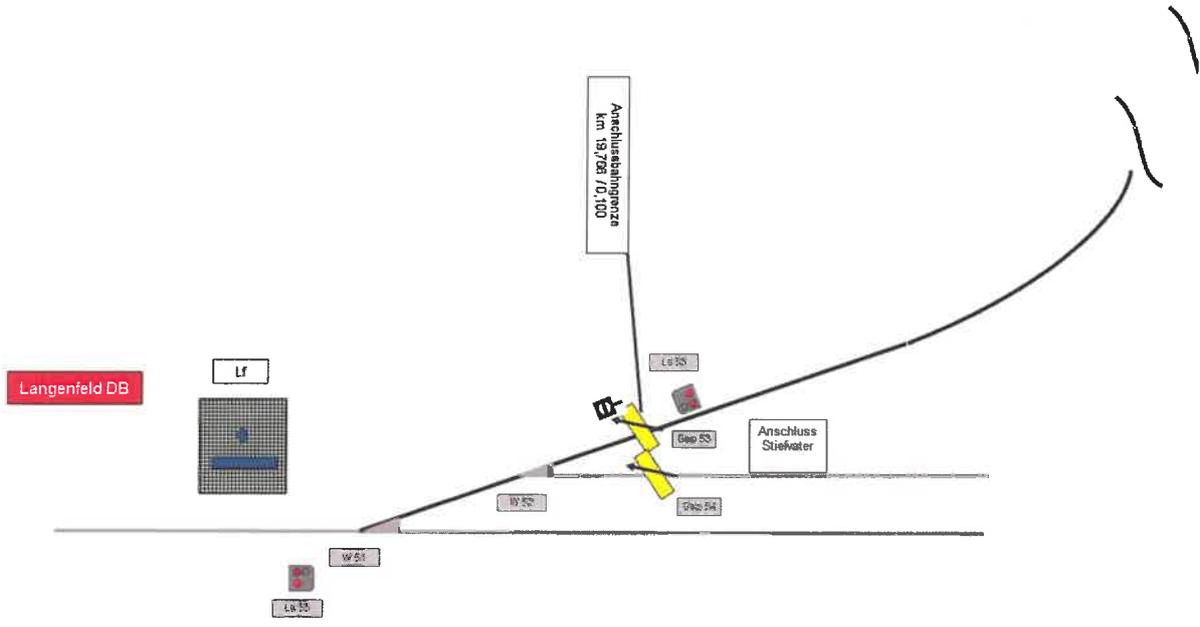
Um Vandalismusschäden vorzubeugen ist der Bahnhof im Grundzustand ausgeschaltet (alle WLM Dunkel). Die Ein- und Ausschaltung erfolgt vom EVU manuell durch entsprechende Schalthandlungen an den Bedientafeln am Ost- und Westkof des Bahnhofes.

Die EOW 10, 11, 12, 13, 14 und 16 haben jeweils eine eigene vorgezogene Bedienstelle (VB) mit drei Bedienebenen, um die Weichen vom Fahrzeug aus umzustellen. Die WLM dieser Weichen benötigen somit keine Grobhandtaster, lediglich die EOW 16 verfügt über diesen. Das Stellen der EOW 9 erfolgt über eine Fahrwegstelltafel.

Ein Befahren darf nur nach Zustimmung des Zlr der BSM erfolgen.

Die EOW-Anlage ist gestört, wenn das jeweilige Weichensignal dunkel ist, das Weichensignal kein Ruhelicht zeigt oder die Bedienung der Fahrwegstelltafel bzw. der vorgezogenen Bedienstelle wirkungslos bleibt.

Im Störfall darf die Weichenhilfstaste (WHT) an der EOW bedient werden. Durch Bedienen des Schlüsselschalters (SSG 10) wird die Weiche umgestellt. Die Weiche darf befahren werden, wenn das Weichensignal Ruhelicht zeigt.



Anhang 3

Strecke Langenfeld Ügbf – Monheim-Blee (Strecke 2; VzG 9248)

Teil A - Zusatzbestimmungen zur FV – NE

Der Streckenabschnitt W 9 – Monheim Blee

ist ab km 2,000 stillgelegt



Strecke Langenfeld Ügbf – Monheim Gbf (Strecke 1; VzG 9249)

Teil A - Zusatzbestimmungen zur FV-NE

1. Abschnitt Allgemeines

- zu § 32 (1) Länge der Züge und Rangierabteilungen**
Die Strecken der BSM dürfen mit einer maximalen Zuglänge von 250 m befahren werden.

4. Abschnitt Rangierdienst

- zu § 53 (5) Rangieren im Gefälle**
Als Gleisabschnitte mit mehr als 2,5‰ gelten alle Gleise zwischen Langenfeld Ügbf und Monheim Gbf.

- zu § 58 Abstellen und Festlegen von Fahrzeugen**
In den Streckengleisen dürfen keine Wagen abgestellt werden.

1. örtliche Gegebenheiten

bleibt offen

2. Allgemeine Betriebsbeschreibung

2.1 Zentrale Bedienung

2.1.1 Ausfahrt vom Ügbf Langenfeld Monheim Gbf

- Einstellen der EOW 9 an der BT 5 in Ri Monheim Gbf durch EVU-Bedienhandlung
- Stellung der Fahrfrage
- Einstellung des Fahrweges / Erteilung der Fahrerlaubnis
- Gleismagnet am NE 5 wird unwirksam geschaltet (alle auf den Fahrwegweisenden Gegensignale in Wirkstellung verschlossen)

nach befahren Schienenkontakt hinter dem Gleismagneten erfolgt die Wirksamkeitschaltung

2.1.2 Einfahrt in der Ügbf Langenfeld

- Kontrolle der Endlage der EOW anhand des Deckungssignals (weißes Kennlicht)
- TuZ-Systemmelder am NE 1 (Trapeztafel) blinkt blau
- Zugfahrt endet am NE 5 (H-Tafel) im Ügbf Langenfeld

2.2 Dezentrale Bedienungen

Die Freigabe für die dezentrale Bedienung der EOW und TuZ Anlage wird nur erteilt, wenn:

- der Zugleiter sich am Bedienarbeitsplatz ausgeloggt hat oder
- Einzugbetrieb nach § 12 (1) FV-NE stattfindet.

Die dezentrale Bedienung der TuZ Anlage ist nur eingeschränkt auf ganze Fahrwege möglich. Zwischenfahrwege zu Trapeztafeln auf der Strecke sind nicht möglich.

Die Bedienung der EOW Anlage im Langenfeld Ügbf ist lediglich dezentral über die Bedienelemente der EOW Außenanlage möglich.

Anhang 4 Anlage1

Verzeichnis der BÜ Abzw. Monheim – Monheim Gbf

BÜ	km	Kreuzung mit	Überwachung/ Bedienung	Sicherungsart
22	1,078	Öffentlicher Weg (Knipprather Weg)	- ntg BÜ -	Übersicht mit Pfeiftafeln
23	1,580	Niederstraße	Lo-Anlage, ET/ AT, UT	technische Sicherung
24	2,265	Daimlerstraße	Lz-QS, Auto-ET/AT	technische Sicherung; HALT vor dem BÜ
25	0,411	Rheinparkallee	- ntg BÜ -	Postensicherung; Schrittgeschwindigkeit mit Zp 1 nach HALT vor dem BÜ

Anhang 4, Anlage 2.1

Bahnübergang "Niederstraße" in Monheim

Lage der Anlage

Der höhengleiche Bahnübergang "Niederstraße" in km 1,580 der BSM wird durch eine Blinklichtanlage für den Straßenverkehr technisch gesichert.

Einschaltung der Anlagen aus Rtg. Monheim (N):

K 1 in km 1,433
UT in km 1,746 mit ÜL

Einschaltung der Anlagen aus Rtg. Langenfeld (S):

K 2 in km 1,746

Ausschaltung der Anlage:

K 3 Der Ausschaltkontakt K 3 in km 1,572 (am BÜ südliche Seite) ist nicht besonders gekennzeichnet

Überwachungssignal (ÜS)

Überwachungssignale ÜS 1 in km 1,493 und ÜS 2 in km 1,686

Grundstellerzeit

150 Sekunden

Einschalt- und Ausschalttaste (ET, AT)

ET 2 in km 1,587 (an der nördlichen Seite des BÜs)

Wirkungsweise der Anlagen

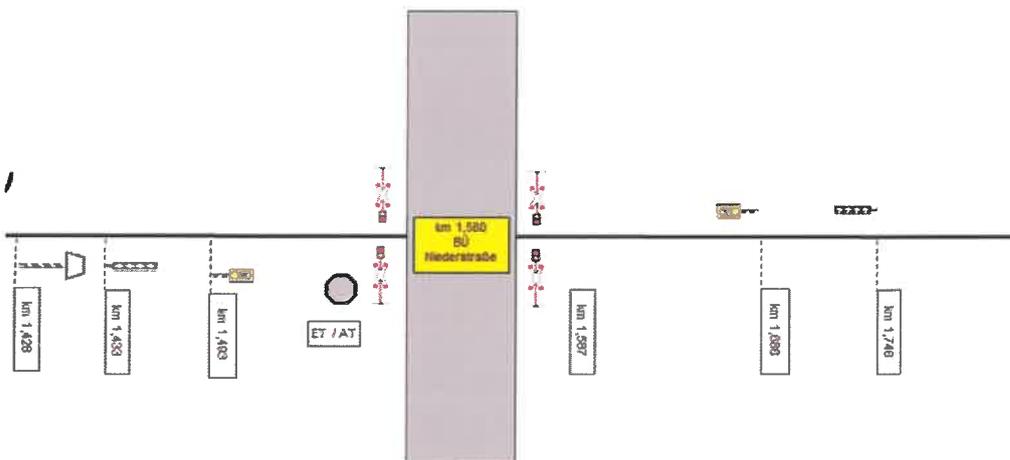
Zugfahrt Monheim - Langenfeld

- Einschaltung der Anlagen mit K 1 in km 1,433
- ÜS 1 in km 1,493 zeigt die Einschaltung und das korrekte Arbeiten der Anlage an
- Ausschaltung der Anlage erfolgt Zug bewirkt durch K 3.

Zugfahrt Langenfeld - Monheim

- Einschaltung der Anlagen mit K 2 in km 1,746
- ÜS 2 in km 1,686 zeigt die Einschaltung und das korrekte Arbeiten an
- Ausschaltung der Anlage erfolgt Zug bewirkt durch K 3.

Bei allen weiteren Fahrten (Bedarfsfahrten) ist die Straße durch Posten gegen die Zug- oder Rangierfahrt abzusichern.



Anhang 4, Anlage 2.2

Bahnübergang "Daimlerstraße" in Monheim

Lage der Anlage

Der höhengleiche Bahnübergang "Daimlerstraße" in km 2,265 der BSM wird durch eine Lichtzeichenanlage (Lz-QS) für den Straßenverkehr technisch gesichert.

Einschaltung der Anlagen aus Rtg. Monheim (N):

Auto-ET in km 2,284
ET in km 2,255 (Schalthaus)

Einschaltung der Anlagen aus Rtg. Langenfeld (S):

Auto-ET in km 2,248
ET in km 2,255 (Schalthaus)

Ausschaltung der Anlage:

Befahren des Achszählers der Gegenrichtung mit allen eingezählten Achsen oder mit Taste AT am Schalthaus in km 2,255

Naheinschaltunterdrückung (NED):

Eine Einschaltung über Auto-ET kann durch Betätigen der Naheinschaltunterdrückung (NED) verhindert werden.

Quittungssignal (QS)

Quittungssignale QS 1 in km 2,253 und QS 2 in km 2,279

Grundstellerzeit

ohne

Einschalt- und Ausschalttaste (ET, AT)

ET / AT in km 2,255 (mit ÜL am BÜ-Schaltheus)

Wirkungsweise der Anlagen

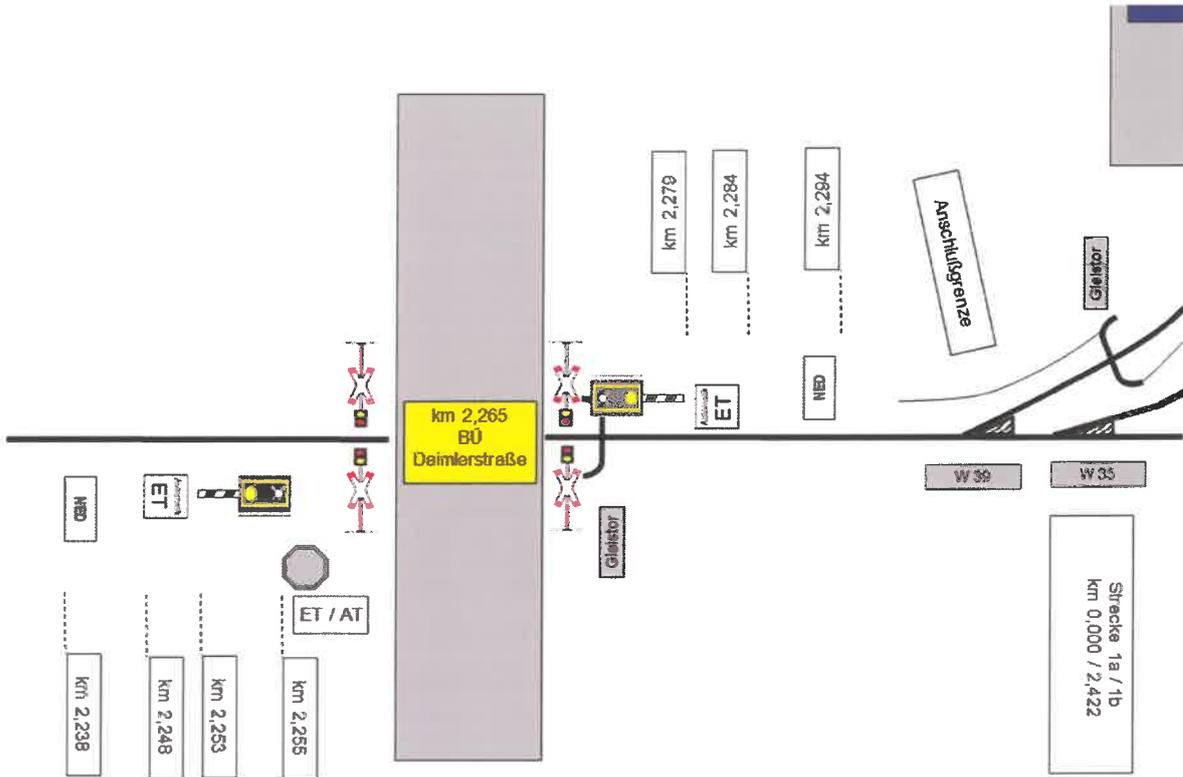
Rangierfahrt Monheim Gbf – W 35 (Hammesfahr / Homburg)

- HALT vor Auto ET in km 2,248 und Einschaltung der Anlagen mit Auto-ET (Achszähler) oder ET
- QS 1 in km 2,253 zeigt nach ca. 10 Sek. die Einschaltung und das korrekte Arbeiten der Anlage an
- Ausschaltung der Anlage erfolgt Zug bewirkt durch Befahren des Achszählers der Gegenrichtung aller Achsen oder mit AT.

Rangierfahrt W 35 (Hammesfahr / Homburg) – Monheim Gbf

- HALT vor Auto ET in km 2,284 und Einschaltung der Anlagen mit Auto-ET (Achszähler) oder ET
- QS 1 in km 2,279 zeigt nach ca. 10 Sek. die Einschaltung und das korrekte Arbeiten der Anlage an
- Ausschaltung der Anlage erfolgt Zug bewirkt durch Befahren des Achszählers der Gegenrichtung aller Achsen oder mit AT.

Bei allen weiteren Fahrten (Bedarfsfahrten) ist die Straße durch Posten gegen die Zug- oder Rangierfahrt abzusichern.



Anhang 4, Anlage 3

Bahnhof Monheim Gbf

1. Beschreibung der örtlichen Verhältnisse

Bahnhofsgrenze NE:	Trapeztafel in km 1,428	aus Rtg. Langenfeld
Hauptgleis:	Einfahrgleis Gleis 2 Ausfahrgleis Gleis 1	NL: 220 m NL: 232 m
Nebengleise:	Gleis 1 (Laderampe/Güterabf.) Gleis 2 ehemaliges Hallengleis (z.T. stillgelegt) GA Homburg (W 35 – Prellbock) GA Hammesfahr (W 35 – Rheinparkallee)	NL: 139 m NL: 115 m NL: 41 m NL: 185 m NL: 385 m
Weichen:	EOW 31, 34, 36; W 32, 33 (festgelegt), 35, 37 (festgelegt), 38, 39	
Gleissperren:	GA Homburg	
Bahnübergänge:	Siehe Verzeichnis BÜ	
Privatgleisanschlüsse:	HAMMESFAHR hinter BÜ Rheinparkallee ab km 0,432 HAMMESFAHR zwischen W 39 und W 38 im Parallelgleis	

2. Betriebsbeschreibung

2.1 Allgemeines

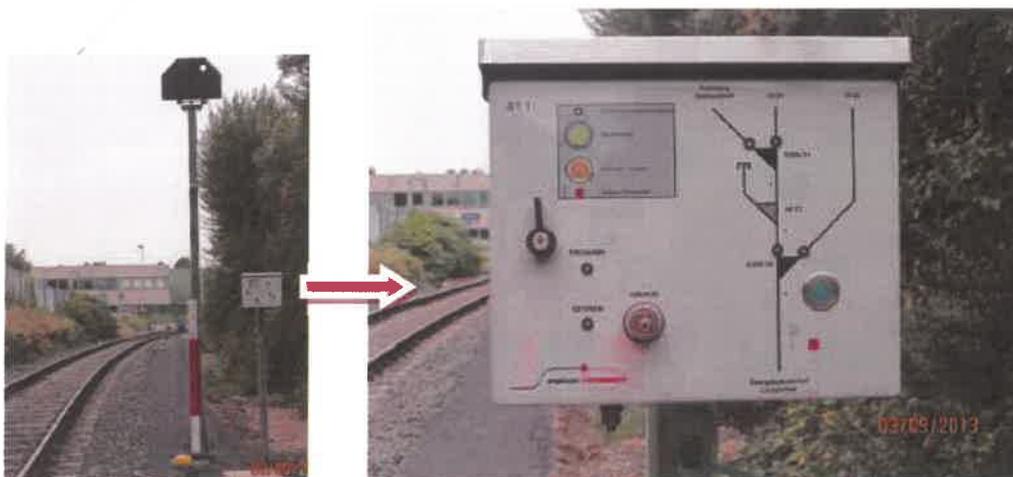
Unfälle und Unregelmäßigkeiten, die im Monheim Gbf verursacht werden, meldet der Tf gemäß der Unfallmeldetafel 1 sofort dem Zugleiter Monheim.

Fernsprechverbindung besteht zwischen Monheim Gbf und dem Zugleiter per GSM.

Der Bahnhof Monheim ist mit EOW-Technik ausgerüstet. Die EOW 31, 34 und 36 sind mit Grobhandtaster ausgestattet.

Die EOW 36 (Einfahrweiche aus Rtg. Langenfeld) mit Vorzugslage ist in Grundstellung in Richtung Gleis 2 verschlossen. Der Weichenantrieb ist spannungsfrei geschaltet (die Weiche ist nicht stellbar). Die Endlage der Weiche wird über einen Zungenprüfkontakt und die Spannungsabschaltung über das Deckungssignal aktiv geprüft. Das Deckungssignal zeigt in Grundstellung ein weißes Ruhelicht oder rotes Licht in allen übrigen Fällen.

Im Störfall ist die Weiterfahrt nur auf Anordnung durch den Zlr. / öBI / EBL erlaubt.



Deckungssignal EOW 36 und Bedientafel 1, bei Einfahrt Monheim Gbf

Neben den NE 5 (H-Tafeln) in den Gleisen 1 und 2 befinden sich die TuZ-Bedientafeln zur Ausfahrteinstellung Richtung Ügbf Langenfeld im dezentralen Betrieb durch das EVU.

2.2 Einfahrten nach Monheim Gbf

- TuZ-Systemmelder am NE 2 leuchtet
- Kennlicht am Deckungssignal zeigt Grundstellung der EOW 36 an (Einfahrt nach Gl. 2)

2.3 Fahrten vom und zum Betriebshof

- Nach Befahrung des Schienenkontaktes der EOW 34 aus Gl 2 in Rtg. Homburg erfolgt Umstellung dieser (Anzeige am Weichenlagemelder)
- Durch Freifahren des Achszählabschnittes geht EOW 34 wieder in Grundstellung (siehe auch zugehöriger WLM)
- Bedienungs- und Funktionsablauf der EOW 31 ist analog

Die Zustellung der Waggon erfolgt im Bereich der öffentlichen Ladestraße und der Güterabfertigung. Die Waggon sind nach erfolgter Zustellung sofort durch Hemmschuhe festzulegen

Vor der Einfahrt in die Wagenhalle ist anzuhalten. Der Triebfahrzeugführer hat das Hallentor von innen über einen Drucktaster manuell zu öffnen und zu schließen.

2.4 Ausrangieren Ri EOW 36

- EOW 36 in Grundstellung signaltechnisch verschlossen, daher Aufhebung des Weichenverschlusses erforderlich
- Umstellung mittels TuZ-Bedienung
- Nach Freifahren Achszählkreis erfolgt automatische Rückstellung in Grundstellung und signaltechnischer Verschluss

2.5 Ausfahrten Ri Langenfeld Ügbf bei dezentraler Bedienung

- Einschalten der Bedientafeln durch EVU und Fahrwegeinstellung im dezentralen Betrieb
- Sobald alle Voraussetzungen gegeben, erfolgt Unwirksamschaltung des entsprechenden Gleismagneten am betreffenden NE 5.

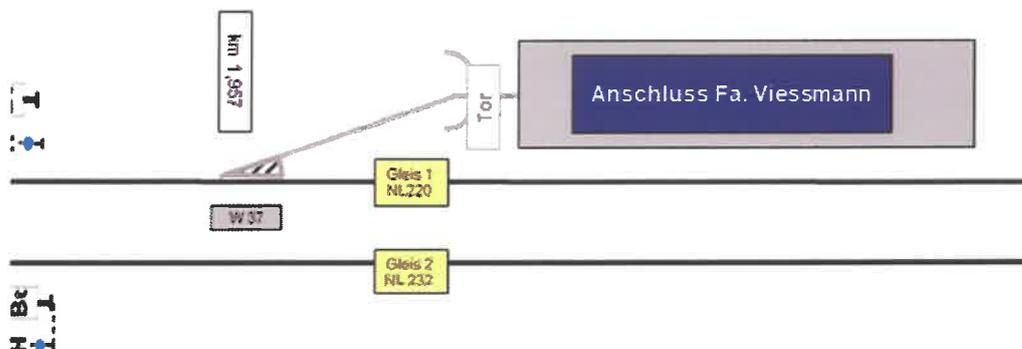
Anhang 4, Anlage 4 **Privatgleisanschluß Fa. Viessmann (ehem. Seidel)**

Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Anschlussgrenze NE:	km 1,957	hinter W 37
Gleise:	Hallengleis Viessmann	NL: XX m
Weichen:	/	
Gleissperren:	/	
Tore:	1	
Wagenübergabe:	Zustellung/Abholung	Hallengleis
Geschwindigkeit:	max. 5 km/h	
Besonderheiten:	Anschluß ist gesperrt, die Weiche im geraden Strang mit Riegelhandschloss im geraden Strang verschlossen; Schlüssel bei Zugleiter in Verwahrung. Anschlussgleis endet am Hallenende;	

Die Waggon sind bei der Zustellung in die Halle zu schieben und daher zunächst bis auf die Gleisanlage im Bereich der Güterhalle (BSM) zu ziehen. Nach dem Umsetzen der Lok an das entgegengesetzte Zugende werden die Waggon bis hinter die Weiche zum Gleisanschluß der Fa. Viessmann zurückgezogen und in das Anschlussgleis geschoben. Die Weiche 37 ist eine mechanisch ortgestellte Weiche, die über Riegel gesichert ist.

Bei geschlossenem Tor ist die Öffnung des Tores durch Beschäftigte der Fa. Viessmann zu veranlassen. Die Einfahrt in den Hallenbereich erfolgt unter Abgabe eines akustischen Signals. Vor dem Befahren des Hallengleises ist durch den Rangierer sicherzustellen, dass die am Ende des Hallengleises befindliche im Boden versenkbare Bremsschuhe hochgeklappt sind. Das Anfahren der Lok oder Waggon gegen die Bremsschuhe ist in jedem Fall zu vermeiden.



Anhang 4, Anlage 5.1

Privatgleisanschluß Fa. Hammesfahr 1

Allgemeines und Beschreibung der Anlage

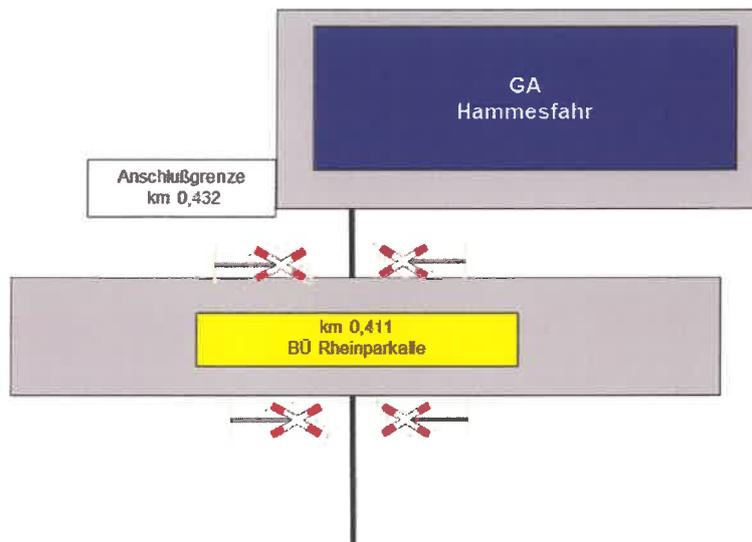
Anschlussgrenze NE:	km 0,432	HK Gehweg; s. Hinweisschild
Gleise:	Anschlussgleis Hammesfahr	NL: 400 m
Weichen:	/	
Gleissperren:	/	
Tore:	1 Hallentor mit Sh 2	
Wagenübergabe:	Zustellung/Abholung	Hallengleis
Geschwindigkeit:	max. 5 km/h	
Besonderheiten:	BÜ Rheinparkallee mit Postensicherung Anschlussgleis endet am Hallenende; bei gleichzeitiger Bedienung des Anschlusses Homburg ist das Gleistor Daimlerstraße in geöffneter Lage festzulegen.	

Vor Befahren des BÜ Daimlerstraße ist anzuhalten und der BÜ ist gemäß gesonderter Anweisung für den BÜ zu sichern. Die Weiche 35 muss durch das EVU in Fahrtrichtung gelegt werden.

Vor dem Befahren des BÜ Rheinparkallee ist anzuhalten. Bei geschlossenem Tor ist die Öffnung der Tore durch Beschäftigte der Fa. Hammesfahr zu veranlassen. Der BÜ Rheinparkallee ist durch Posten mit rot-weiß-roter Signalflagge zu sichern.

Die Einfahrt in den Hallenbereich erfolgt unter Abgabe eines akustischen Signals. Vor dem Befahren des Hallengleises ist durch den Rangierer sicherzustellen, dass keine Personen sich im Gleis befinden sowie keine Gegenstände ins Lichtprofil (z.B. Überfahrbleche) des Gleises ragen. Außerdem sind die Rillen frei von Gegenständen zu halten.

Die im Hallenbereich abgestellten Waggon sind sofort durch die vor Ort befindlichen Hemmschuhe gegen unbeabsichtigtes Wegrollen festzulegen. Grundsätzlich ist das Abstellen von Wagen nur auf den geraden Gleissträngen des Anschlussgleises gestattet.



Anhang 4, Anlage 5.2

Privatgleisanschluß Fa. Hammesfahr 2

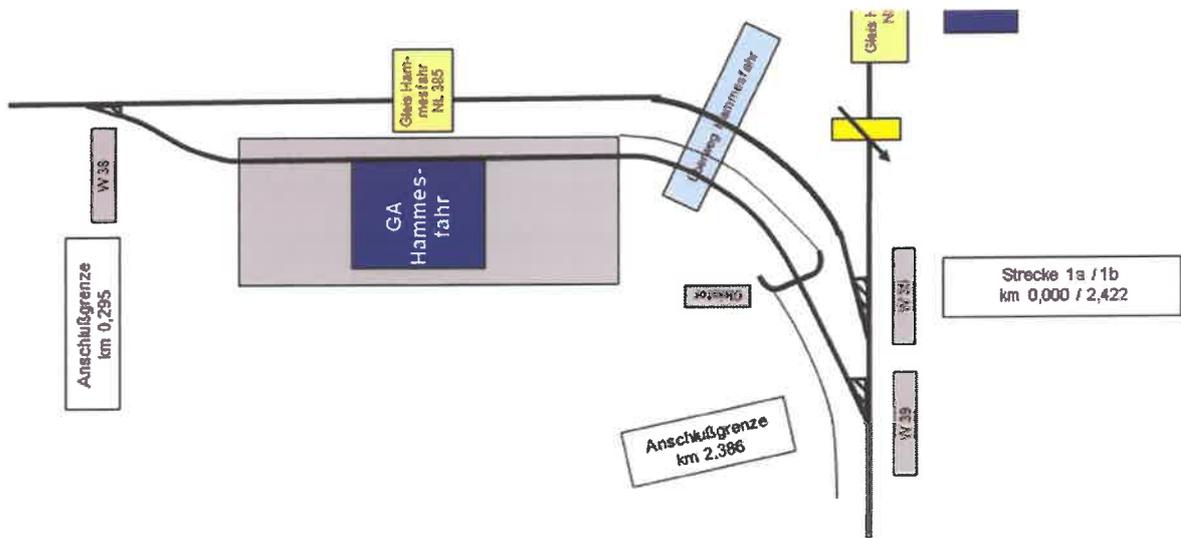
Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Anschlussgrenze NE:	W 38, km 0,295 (GA HAMMESFAHR) W 39, km 2,367 (Strecke 2)	Kennzeichnung in der Örtlichkeit Kennzeichnung in der Örtlichkeit
Gleise:	Anschlussgleis Hammesfahr	NL: xxx m
Weichen:	/	
Gleissperren:	/	
Tore:	1 Gleistor mit Sh 2 2 Hallentore mit Sh 2	
Wagenübergabe:	Zustellung/Abholung	Hallengleis /
Geschwindigkeit:	max. 5 km/h	
Besonderheiten:	vor Bedienung des Gleisanschlusses ist beim Anschließter die Öffnung der Gleistores bzw. der Hallentore zu veranlassen	

Vor Befahren des BÜ Daimlerstraße ist anzuhalten und der BÜ ist gemäß gesonderter Anweisung für den BÜ zu sichern. Die Weiche 35 muss durch das EVU in Fahrtrichtung gelegt werden. Bei geschlossenem Gleistor / Hallentore ist die Öffnung der Tore durch Beschäftigte der Fa. Hammesfahr zu veranlassen.

Die Einfahrt in den Hallenbereich erfolgt unter Abgabe eines akustischen Signals. Vor dem Befahren des Hallengleises ist durch den Rangierer sicherzustellen, dass keine Personen sich im Gleis befinden sowie keine Gegenstände ins Lichtraumprofil (z.B. Überfahrbleche) des Gleises ragen. Außerdem sind die Rillen frei sind von Gegenständen zu halten.

Die im Hallenbereich abgestellten Waggon sind sofort durch die vor Ort befindlichen Hemmschuhe gegen unbeabsichtigtes Wegrollen festzulegen. Grundsätzlich ist das Abstellen von Wagen nur auf den geraden Gleissträngen des Anschlussgleises gestattet.



Anhang 4, Anlage 6

Privatgleisanschluß Homburg

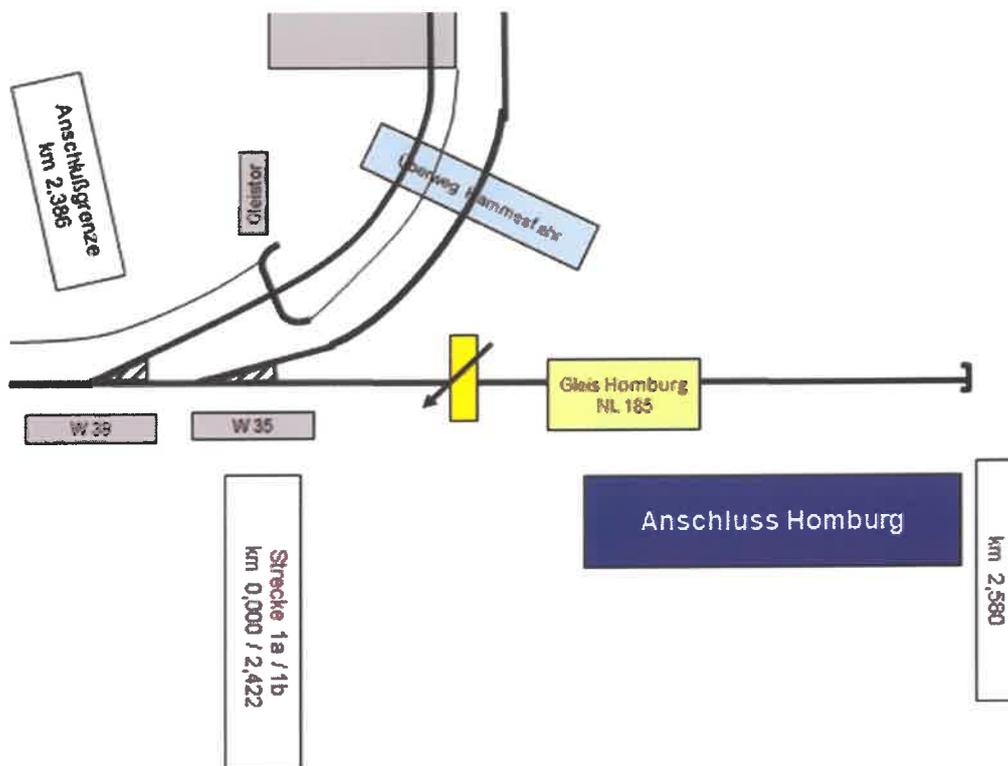
Allgemeines und Beschreibung der Anlage

Anschlussgrenze NE:	km 2,395	W 35
Gleise:	Ladegleis	NL: 185 m
Weichen:	/	
Gleissperren:	1	
Tore:	1	
Wagenübergabe:	Zustellung/Abholung	Ladestraße
Geschwindigkeit:	max. 5 km/h	
Besonderheiten:	BÜ Daimlerstraße mit Postensicherung bei gleichzeitiger Bedienung des Anschuss HAMMESFAHR ist das Gleistor in geöffneter Lage festzulegen	

Das Ladegleis gehört zur Infrastruktur der BSM und beginnt an der Weiche 35. Im hinteren Bereich ist es mit einer Portalkranbahn überbaut. Vor dem Befahren des Gleisanschlusses ist die Gleissperre zu öffnen und ist sicher zu stellen, dass keine Ladetätigkeiten im Gleisbereich durchgeführt werden. Die im Ladegleis abgestellten Waggon sind sofort durch Hemmschuhe gegen unbeabsichtigtes Wegrollen festzulegen; keine Abstellung nur unter Luft zulässig.

Bei einer Abstellzeit von mehr als 8 h ist die Gleissperre zu verschließen.

Bei Abstellung von Wagen über Grenzezeichen W 35 ist das Gleistor an der Daimlerstraße zu schließen.



Index: 12.12.2021	Regelwerksliste	
----------------------	-----------------	---

Regelwerk	Ausgabe / Fassung	Stand zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der SNB 2020/2021
Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)	2020	28.12.2020
Eisenbahn-Signalordnung (ESO) mit den Signalen der Abschnitte B und C	07.10.1959 / 31.10.2006	2011
Verordnung über die Erteilung der Fahrberechtigung an Triebfahrzeugführer sowie die Anerkennung von Personen und Stellen für Ausbildung und Prüfung (Triebfahrzeugführerscheinverordnung - Tfv)	29.04.2011	2011
Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)	2021	Ber. 21 zur FV-NE
Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)	2010	- / -
Vorschrift für die Bedienung von Signalanlagen für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (SIG-VB-NE)	1992	- / -
VDV-Schrift 753 „Eisenbahnfahrzeug Führerschein - Richtlinie“	07 / 2006	- / -
VDV-Schrift 754 „Befähigungsrichtlinie“	12 / 2007	- / -
VDV-Schrift 755 „Streckenkenntnis-Richtlinie“	01 / 2005	- / -
UvV BGV D 30 „Schienenbahnen“	10 / 1986 10 / 1997	03 / 2006
UvV BGV D 33 „Arbeiten im Bereich von Gleisen“	01 /1997	2004
DIN 27201-4 „Behandeln von Eisenbahnfahrzeugen nach gefährlichen Ereignissen“	10 /2004	- / -

Entgeltliste ab 01.01.2019

2. Trassenpreissystem für Schienenwege

Fahrplantrassen können für folgende Strecken bestellt werden:

- Strecke 1 Langenfeld BSM - Wasserwerk - km 2,0
- Strecke 2 Langenfeld BSM - Wasserwerk - Monheim Gbf

Es gelten folgende Preise und nutzungsabhängige Faktoren:

Trassenpreis

Einheit	Preis (EUR)
km	18,20

Regelzug (Reisezug - Leerreisezug)
LZ
Güterzug < 200 t
Güterzug > 200 t
aussergewöhnliche Transporte

Einheit	Faktor
km	1,00
km	1,00
km	2,00
km	3,00
km	4,00

Es gelten folgende weitere Preise:

Personalleistungen

Bearbeiten v. Trassenbeantragungen und Fahrplänen*
Gestellung von Lotsen innerhalb der Dienst- / Besetzungszeiten
Gestellung von Lotsen außerhalb der Dienst- / Besetzungszeiten
Gestellung von Sicherungsposten innerhalb der Dienst- / Besetzungszeiten
Gestellung von Sicherungsposten außerhalb der Dienst- / Besetzungszeiten
Besetzung der Leitstelle außerhalb der Dienst- / Besetzungszeiten
Betriebliche Unterweisung; Streckenkenntnis

Einheit	Preis (EUR)
pauschal je Vorgang	65,00
je Arbeitsstunde, Abrechnung je angefangene 15 Minuten	45,00
je Arbeitsstunde, Abrechnung je angefangene 30 Minuten	45,00
je Arbeitsstunde, Abrechnung je angefangene 15 Minuten	45,00
je Arbeitsstunde, Abrechnung je angefangene 30 Minuten	45,00
je Arbeitsstunde, Abrechnung je angefangene 30 Minuten	45,00
je Arbeitsstunde, Abrechnung je angefangene 30 Minuten	45,00

* Das Entgelt für die Bearbeitung wird mit dem zu entrichtenden Trassenentgelt verrechnet.

Alle Preise netto zzgl. der gesetzlichen Umsatzsteuer

Entgeltliste ab 12.12.2021

2. Trassenpreissystem für Schienenwege

Fahrplantrassen können für folgende Strecken bestellt werden:

- Strecke 1 Langenfeld BSM - Wasserwerk - km 2,0
- Strecke 2 Langenfeld BSM - Wasserwerk - Monheim Gbf

Es gelten folgende Preise und nutzungsabhängige Faktoren:

Trassenpreis

Einheit	Preis (EUR)
km	18,20

Regelzug (Reisezug - Leerreisezug)
LZ
Güterzug < 200 t
Güterzug > 200 t
aussergewöhnliche Transporte

Einheit	Faktor
km	1,00
km	1,00
km	2,00
km	3,00
km	4,00

Es gelten folgende weitere Preise:

Personalleistungen

Bearbeiten v. Trassenbeantragungen und Fahrplänen*
Gestellung von Lotsen innerhalb der Dienst- / Besetzungszeiten
Gestellung von Lotsen außerhalb der Dienst- / Besetzungszeiten
Gestellung von Sicherungsposten innerhalb der Dienst- / Besetzungszeiten
Gestellung von Sicherungsposten außerhalb der Dienst- / Besetzungszeiten
Besetzung der Leitstelle innerhalb der Dienst- / Besetzungszeiten**
Betriebliche Unterweisung; Streckenkenntnis

Einheit	Preis (EUR)
pauschal je Vorgang	65,00
je Arbeitsstunde, Abrechnung je angefangene 15 Minuten	45,00
je Arbeitsstunde, Abrechnung je angefangene 30 Minuten	45,00
je Arbeitsstunde, Abrechnung je angefangene 15 Minuten	45,00
je Arbeitsstunde, Abrechnung je angefangene 30 Minuten	45,00
je Arbeitsstunde, Abrechnung je angefangene 30 Minuten	45,00
je Arbeitsstunde, Abrechnung je angefangene 15 Minuten	45,00
je Arbeitsstunde, Abrechnung je angefangene 30 Minuten	45,00

* Das Entgelt für die Bearbeitung wird nur dann erhoben, wenn der beantragte Fahrplan nicht gefahren und / oder storniert wird.

** Das Entgelt wird für den Zeitraum erhoben, in dem vom dezentralen Einzug- in den zentralen Mehrzugbetrieb gewechselt werden muss.

Alle Preise netto zzgl. der gesetzlichen Umsatzsteuer

Index:
11.05.2021

Streckendatenliste



1	2	3	3	4	4	6	7	8	8	10	10	11
Maßgebende Neigung [%]	In Betriebsstellen	V _{zul} [km/h]		Brems-hun- dertstel Mbr		Betriebsstellen/ weitere Angaben zu Infrastrukturmerkmalen		Nutzlänge der Gleise				Besonderheiten / Bemerkungen
↓		↓	↑	v _{zul} 20km/h		km		Hauptgleise		Nebengleise		
				↓	↑			Gl.-Nr.	[m]	Gl.-Nr.	[m]	
												Weiter Strecke 2
	6 ↓					1.681/0.00 0	Abzw. Strecke 1 und 2					
						0.147	NE 1 Abzw. Wasserwerk					
-7												
0						1.428	NE 1 Monheim Gbf					
						1.954	NE 5 Ausfahrt Gleis 1+2, Bt 2+3	1	220			
						2.120	NE 5 Einfahrt Gleis 2	2	232			
	18 ↓						Abzw. Strecke 2 Betriebshof					Weiter Strecke 2 Betriebshof
	0									1	139	Seitenrampe/ Stumpfgleis
										2	115	Abstellgleis
										3		Hallengleis (stillgelegt) / Stumpfgleis
												Weiter Strecke 2 Homburg
	0	5	5			2.400	Abzw. Strecke 2 Homburg und 2 Hammesfahr					
						2.602	Streckenende				185	Ausziehgleis Ri Homburg /Stumpfgleis
												Weiter Strecke 2 Hammesfahr
		5	5			2.400/0.00 0	Abzw. Strecke 2 Homburg und 2 Hammesfahr					
						0.432	Streckenende				400	Ausziehgleis Ri Hammesfahr /Stumpfgleis