

Schiennetz-Benutzungsbedingungen

der

Regionalverkehr Münsterland GmbH

(RVM)

—

Besonderer Teil (SNB-BT)

– gültig ab 13.12.2015 –

Herausgeber: Regionalverkehr Münsterland GmbH
Eisenbahnabteilung
Beckumer Straße 70
59555 Lippstadt
Tel.: 02941/745-0
Fax: 02941/745-18

INHALTSVERZEICHNIS

- 0 Verzeichnis der Abkürzungen**

- 1 Allgemeines**

- 2 Ergänzungen / Abweichungen zu/von den SNB-AT der RVM**

- 3 Infrastrukturbeschreibungen nebst Zugangsbedingungen mit Streckentabellen**

- 4 Entgeltgrundsätze**

- 5 Kapazitätszuweisung**

- 6 Sonstiges**

- 7 Anlagen**

0 Verzeichnis der Abkürzungen

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BOA	Verordnung(en) über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen
BT	Besonderer Teil
bzw.	beziehungsweise
e.V.	eingetragener Verein
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
ff.	folgende
GGVSEB	Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt
HPfIG	Haftpflichtgesetz
Nr.	Nummer
RID	Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter
S.	Seite
SNB-AT	Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege - Allgemeiner Teil
SNB-BT	Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Betreiber der Schienenwege - Besonderer Teil
TEIV	Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung
usw.	und so weiter
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
RVM	Regionalverkehr Münsterland GmbH
z.B.	zum Beispiel

1 Allgemeines

- 1.1 Der Besondere Teil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB-BT) der RVM enthält unternehmensspezifische Besonderheiten.
- 1.2 Diese SNB-BT gelten somit zusätzlich für die gesamte Geschäftsverbindung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) RVM mit dem jeweiligen Zugangsberechtigten.
- 1.3 Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen der RVM - Allgemeiner Teil (SNB-AT) - und Besonderer Teil (SNB-BT) - sind im Internet auf der Homepage der RVM (www.rvm-online.de) unter dem Punkt „Infrastruktur“ veröffentlicht.
- 1.4 Wo sich in den Schienennetz-Benutzungsbedingungen AT und BT auf Werk- oder Arbeitstage bezogen wird, gilt folgende Regelung:

Werktage und Arbeitstage sind alle Tage von Montag bis Freitag, ausgenommen gesetzliche Feiertage des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen und der Tage 24.12. und 31.12.

Uhrzeiten beziehen sich grundsätzlich auf die Regelungen der Mitteleuropäischen Sommerzeit.

2 Ergänzungen/Abweichungen von/zu den SNB-AT

2.1 Allgemeines

Abweichungen von den SNB-AT der RVM sind durch Unterstreichung gekennzeichnet.

2.2 Zu Punkt 2.2 SNB-AT

Keine Ergänzungen/Abweichungen.

2.3 Zu Punkt 2.3.3 SNB-AT

Für die Vermittlung der Orts- und Streckenkenntnis gemäß VDV-Richtlinie 755 wird ein Entgelt gemäß Entgeltverzeichnis erhoben. Dies gilt auch, wenn die Orts- und Streckenkenntnis durch einen Erfüllungsgehilfen vermittelt wird.

2.4 Zu Punkt 2.4.1 SNB-AT

Beim Einsatz von dampfgetriebenen Triebfahrzeugen können Beschränkungen auf Grund der Bauart des Triebfahrzeuges erforderlich sein, um die Anforderungen des Brandschutzes zu gewährleisten. Die Bedienung der Dampflok hat nach dem Merkblatt 123.0117 V 01 „Hinweise zur Bedienung rostgefeuerter Dampflokomotiven“ zu erfolgen.

2.5 Zu Punkt 2.4.2 SNB-AT

Die notwendige Ausrüstung der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge ist den Streckentabellen der zu nutzenden Strecken zu entnehmen. Die Streckentabellen sind unter den Punkten 3.1.1 bis 3.1.2 einsehbar.

2.6 Zu Punkt 3.1.2 SNB-AT

Für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gelten folgende Regelwerke: (jeweils aktuelle Ausgabe)

- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)
- UVV Schienenbahnen (BGV D 30)
- UVV Arbeiten im Bereich von Gleisen (BGV D 33)

- Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen NRW (BOA)
- Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BüV-NE)
- Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (Buvo-NE)
- Dienstanweisung für die Triebfahrzeugbediensteten der Nichtbundeseigene Eisenbahnen (DAT-NE)
- Dienstanweisung für Mitarbeiter von Verkehrsunternehmen (DMV-NE)
- Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO - DS 300)
- Eisenbahnbetriebsleiterverordnung (EBV)
- Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV)
- Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)
- Verordnung über innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGV-SEB)
- Signalbuch (SB- Ril 301)
- Sicherheitstechnische Maßnahmen nach Freiwerden gefährlicher Güter (Ril 424)
- Punktförmige Zugbeeinflussungsanlagen bedienen (PZB - Ril 483)
- Unfallverhütungsvorschriften (UVV)
- Eisenbahnfahrzeug-Führerschein-Richtlinie (VDV-Schrift 753)
- Leitlinien für die Beurteilung der Betriebsdiensttauglichkeit in Verkehrsunternehmen (VDV-Schrift 714)
- Richtlinie über die Anforderung an die Befähigung von Mitarbeitern im Eisenbahnbetrieb (VDV-Schrift 754)

Diese sind Bestandteil der Schienennetz-Benutzungsbedingungen.

Die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) ist auf der RVM-Homepage www.rvm-online.de unter dem Punkt „Infrastruktur“ einzusehen.

2.7 Zu Punkt 3.2.1 SNB-AT

Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen sind ausschließlich in Textform oder unter Nutzung der RVM-Bestellvordrucke schriftlich (Brief oder Fax) oder elektronisch (E-Mail, Text oder mit Anhang) zuzusenden.

Der Bestellvordruck kann bei der RVM angefordert werden unter
Tel. 02941/745-0, Fax 02941/745-18 oder über die RVM-Homepage
www.rvm-online.de unter dem Punkt „Kontakt“.

Stornierungen von zugeteilten Zugtrassen sind schriftlich in Textform zu über-
senden.

2.8 Zu Punkt 4.1 SNB-AT

Die Darstellung der Entgeltgrundsätze erfolgt unter Kapitel 4 der SNB-BT.

2.9 Zu Punkt 4.4 SNB-AT

Für Entgeltzahlungen des Zugangsberechtigten gilt folgende Bankverbindung:

Konto 71605 bei der Sparkasse Lippstadt

BLZ 416 500 01

IBAN DE93 4165 0001 0000 0716 05

SWIFT WELADED1LIP

Für schriftlich vereinbarte Abschlagszahlungen für bereits erbrachte Leistun-
gen ist diese Bankverbindung ebenfalls zu verwenden.

2.10 Zu Punkt 5.1.3 SNB-AT

An Stellen, die zur Entscheidungsbefugnis berechtigt sind, werden benannt:

a) Bahnhof Rheine Stadtberg / Zugleitung

Tel. 05971 / 97190

Fax 05971 / 87593

E-Mail: bf-rheine-stadtberg@rvm-online.de

b) Wenn Stelle zu a) unbesetzt:

Tel. 0170 / 782 8050

2.11 Zu Punkt 5.2 und 5.3 SNB-AT

Für die gegenseitige Information über Zugfahrten und Betriebsstörungen gel-
ten folgende Regelungen:

a) EIU an EVU:

EIU = Zugleitstelle Rheine Stadtberg über Betriebsfunk

EVU = Zugpersonal über Betriebsfunk

b) EVU an EIU:

EVU = Zugpersonal über Betriebsfunk

EIU = Zugleitstelle Rheine Stadtberg über Betriebsfunk

Für Zugfahrten, die ohne besetzte Zugleitstelle durchgeführt werden, gilt als Ansprechpartner des EIU der Bereitschaftshabende, Bekanntgabe der Telefonnummer durch Fahrplan.

2.12 Zu Punkt 5.3.3 SNB-AT

Als betriebliche Verkehrssteuerung bei Störungen gilt folgende Prioritätenliste:

1. Priorität: Güterzüge (auch Lz-Fahrten) des Netzfahrplans
2. Priorität: Dienst- und Arbeitszüge zur Instandhaltung
3. Priorität: Güterzüge (auch Lz-Fahrten) des Gelegenheitsverkehrs
4. Priorität: Personenzüge des Gelegenheitsverkehrs
5. Priorität: Sonstige Zugfahrten

2.13 Zu Punkt 5.4 und 5.5.1 SNB-AT

Zur Legimitation von Personalen der RVM gegenüber den Zugangsberechtigten gilt der Dienstausweis (mit Lichtbild) der RVM.

2.14 Zu Punkt 5.7.2 SNB-AT

Vorhersehbare Instandhaltungs- und Baumaßnahmen mit Einschränkungen auf die verfügbare Schienenwegkapazität werden dem EVU auf der RVM-Homepage www.rvm-online.de unter dem Punkt „Infrastruktur“ bekannt gegeben. An dieser Stelle erfolgen Angaben zu betreffenden Streckenabschnitten und Umfängen der Einschränkungen.

2.15 Zu Punkt 7.2 SNB-AT

Die Regelbesetzungszeit der Zugleitstelle Rheine Stadtberg ist an den Arbeitstagen montags bis freitags jeweils von 8.00 Uhr bis 15.00 Uhr. Wenn hiervon bei Zugausfällen abgewichen wird, kann der Bereitschaftshabende über Tel. 0170 / 782 8050 abgefragt werden.

3. Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen

3.1 Art und Zugangsbedingungen für die betreffenden Schienenwege können den nachstehenden Strecken-Tabellen entnommen werden.

3.1.1 Strecke 9208 Osnabrück-Eversburg - Altenrheine

3.1.2 Strecke 2273 Rheine Nord - Spelle

3.1.1 Beschreibung der Strecken-Standards

Bezeichnung der Strecke	Strecke 9208 Osnabrück-Eversburg - Altenrheine
Art des Schienenweges	regelspurige Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs
Anbindung an benachbarte Eisenbahninfrastrukturen	in Osnabrück-Eversburg an DB Netz AG, in Altenrheine an Strecke 2273 Rheine Nord - Spelle
Haupt- oder Nebenbahn im Sinne der EBO	Nebenbahn
Ein- oder Mehrgleisigkeit	eingleisig
Elektrifizierung	nicht elektrifiziert
Spurweite	1435 mm
Streckenklasse (Radsatzlast und Fahrzeuggewicht je Längeneinheit)	C 4; Radsatzlast = 20 t, Fahrzeuggewicht je Längeneinheit = 8,0 t/m (Streckenklasse D 4 mit RSL = 22,5 t möglich bei teilweiser Geschwindigkeitsbeschränkung)
Streckenhöchstgeschwindigkeit	V _{max} = 50 km/h
Abschnittsbezogene Streckengeschwindigkeiten	V _{max} = 40 km/h zwischen Rheine Stadtberg und Altenrheine
Höchstwert der Neigungen und Steigungen	Neigung = 14 ‰, Steigung = 13 ‰
Kleinster Bogenhalbmesser	r = 190 m
Maximal zulässige Zuglänge bzw. Wagenzuglänge	maximale Zuglänge = 160 m
Bremsweg	400 m
Bremsstellung der Züge	P oder G
Mindestbremsleistung	P = 49 Mbr, G = 76 Mbr
Betriebsverfahren	Zugleitbetrieb gem. FV-NE
Zugbeeinflussung	PZB
Informations- und Kommunikationssysteme	Zugleitfunk der RVM Frequenz 146,790 MHz bzw. Mobiltelefon (Handy) in Ausnahmefällen
Spezielle Ausrüstungsgegenstände mit Bezugsmöglichkeiten	schaltbarer Einschaltmagnet für Blinklicht- und Lichtzeitanlagen (Hersteller: Siemens)
Abweichungen vom Regellichtraum gemäß EBO	bei Ausnutzung der Bezugslinien G 1 oder G 2 im Bereich bis 1170 mm über SO sind Einschränkungen möglich; Profilverfreiheit ist vor Einsatz zu prüfen
KV-Kodifizierung	P/C 70, P/C 400
Gefahrgutrestriktionen	keine

Bezeichnung der Strecke	Strecke 9208 Osnabrück-Eversburg - Altenrheine
Verbot einzelner Traktionsarten für einzelne Streckenabschnitte	nein
Besondere Schienenwege (§ 19 EIBV)	entfällt
Eventuelle Einschränkungen der Verkehrsart	Personenzüge nur im Gelegenheitsverkehr unter besonderen Anordnungen des EBL
Anforderungen an Fahrzeuge (allgemein)	gemäß EBO bzw. TEIV sowie Bedingungen unter 3.2.5
Besetzung der Triebfahrzeuge und Züge mit Personal	gem. EBO § 45; Rangierbegleiter nach Bedarf
Allgemeine Untersagung des Fahrens ohne Streckenkenntnis (vgl. Punkt 6.3 der VDV-Schrift 755)	ja
Regelmäßige Betriebszeiten und Betriebsruhe	an Arbeitstagen von 8.00 Uhr bis 15.00 Uhr
Angaben zu den Betriebsstellen nebst Besetzungszeiten	siehe Lagepläne in der jeweils gültigen SbV, alle Betriebsstellen sind unbesetzt
Brückenöffnungszeiten	entfällt

3.1.2 Beschreibung der Strecken-Standards

Bezeichnung der Strecke	Strecke 2273 Rheine Nord - Spelle
Art des Schienenweges	regelspurige Eisenbahn des öffentlichen Verkehrs
Anbindung an benachbarte Eisenbahninfrastrukturen	in Rheine an DB Netz AG, in Altenrheine an RVM
Haupt- oder Nebenbahn im Sinne der EBO	Nebenbahn
Ein- oder Mehrgleisigkeit	eingleisig
Elektrifizierung	nicht elektrifiziert
Spurweite	1435 mm
Streckenklasse (Radsatzlast und Fahrzeuggewicht je Längeneinheit)	D 4; Radsatzlast = 22,5 t, Fahrzeuggewicht je Längeneinheit = 8,0 t/m
Streckenhöchstgeschwindigkeit	Vmax = 50 km/h
Abschnittsbezogene Streckengeschwindigkeiten	entfällt
Höchstwert der Neigungen und Steigungen	jeweils 8 ‰
Kleinster Bogenhalbmesser	r = 190 m
Maximal zulässige Zuglänge bzw. Wagenzuglänge	maximale Zuglänge = 520 m
Bremsweg	400 m
Bremsstellung der Züge	P oder G
Mindestbremsleistung	P = 44 Mbr, G = 69 Mbr
Betriebsverfahren	Zugleitbetrieb gem. FV-NE
Zugbeeinflussung	PZB
Informations- und Kommunikationssysteme	Zugleitfunk der RVM Frequenz 146,790 MHz bzw. Mobiltelefon (Handy) in Ausnahmefällen
Spezielle Ausrüstungsgegenstände mit Bezugsmöglichkeiten	schaltbarer Einschaltmagnet für Blinklicht- und Lichtzeichenanlagen (Hersteller: Siemens)
Abweichungen vom Regellichtraum gemäß EBO	bei Ausnutzung der Bezugslinien G 1 oder G 2 im Bereich bis 1170 mm über SO sind Einschränkungen möglich; Profilmfreiheit ist vor Einsatz prüfen zu lassen
KV-Kodifizierung	P/C 70, P/C 400
Gefahrgutrestriktionen	keine
Verbot einzelner Traktionsarten für einzelne Streckenabschnitte	nein
Besondere Schienenwege (§ 19 EIBV)	entfällt

Bezeichnung der Strecke	Strecke 2273 Rheine Nord - Spelle
Eventuelle Einschränkungen der Verkehrsart	Personenzüge nur im Gelegenheitsverkehr unter besonderen Anordnungen des EBL
Eventuelle sonstige technische oder betriebliche Besonderheiten	BÜ in km 111,370 Postensicherung
Anforderungen an Fahrzeuge (allgemein)	gemäß EBO bzw. TEIV sowie Bedingungen unter 3.2.5
Besetzung der Triebfahrzeuge und Züge mit Personal	gem. EBO § 45; Rangierbegleiter nach Bedarf
Allgemeine Untersagung des Fahrens ohne Streckenkenntnis (vgl. Punkt 6.3 der VDV-Schrift 755)	ja
Regelmäßige Betriebszeiten und Betriebsruhe	Regel-Betriebszeit an Arbeitstagen von 8.00 Uhr bis 15.00 Uhr
Angaben zu den Betriebsstellen nebst Besetzungszeiten	siehe Lagepläne in der jeweils gültigen SbV, alle Betriebsstellen sind unbesetzt
Brückenöffnungszeiten	entfällt

3.2 Zusätzlich gelten noch folgende Bedingungen.

- 3.2.1 Die Länge eines Zuges wird begrenzt durch das kürzeste Kreuzungsgleis auf der zu befahrenden Strecke (siehe Infrastrukturbeschreibungen 3.1.1 bis 3.1.2).
- 3.2.2 Es ist mit dauerhaften oder vorübergehenden Langsamfahrstellen zu rechnen. Der jeweils aktuelle Stand der Langsamfahrstellen ist der gültigen Wochen-La zu entnehmen. Eine Minderung der Entgelte für einen nicht vertragsgemäßen Zustand der Schienenwege ist ausgeschlossen.
- 3.2.3 Eine Vielzahl von Bahnübergängen sind mit technischen Sicherungsanlagen ausgerüstet. Ausfall oder Störung dieser Anlagen stellen keine Verletzung des vertragsgemäßen Zustands der Schienenwege dar. Eine Minderung der Entgelte kann hieraus nicht abgeleitet werden.
- 3.2.4 Das zugangsberechtigte EVU stellt ein geeignetes und während der Verkehrszeit jederzeit erreichbares Notfallmanagement sicher. Ansprechpartner mit Ruf-Nr. sind dem EBL mindestens drei Arbeitstage vor dem Verkehrstag schriftlich mitzuteilen.
- 3.2.5 Triebfahrzeuge müssen mindestens für eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zugelassen sein. Auch bei widrigsten Verhältnissen am Gleis muss die Zugkraft zur Bewältigung der größten vorhandenen Steigung mit mindestens 20 km/h bzw. bei Anfahren aus dem Stand ausreichend dimensioniert sein.
- 3.2.6 Für die Berechnung der zulässigen Grenzlaster sind vom zugangsberechtigten EVU bei Beantragung von Trassen die Zugkraft der eingesetzten Triebfahrzeuge im Stand, bei 20 km/h und bei 50 km/h sowie die Triebfahrzeugmasse, die Anzahl der angetriebenen Radsätze und die Antriebsleistung am Rad anzugeben. Ist die Bauart des Triebfahrzeugs bei der RVM bekannt, reicht die Angabe der Bauart. Vor der Beantragung von Trassen kann gegen

Entgelt (gemäß gültiger Entgeltliste) eine Grenzlastberechnung durchgeführt werden.

3.2.7 Die Infrastruktur ist für die Nutzung im Personenverkehr nicht ausgerichtet. Bahnsteige sind nicht oder nur noch rudimentär vorhanden. Die Reisendensicherung ist durch das zugangsberechtigte EVU sicherzustellen. Ansprüche gegen die RVM aufgrund von mangelhaften Zu- und Abgängen zu den Gleisen sind ausgeschlossen.

4. Entgeltgrundsätze

4.1 Zweck und Geltungsbereich

4.1.1 Für alle auf der RVM verkehrenden Züge und Rangierfahrten gelten gleiche Entgelte gemäß der gültigen Entgeltliste.

4.1.2 Die Entgelte werden im Rahmen einer Trassenanfrage dem EVU bekannt gegeben.

4.2 Berechnungsgrundlagen für die Nutzung von Zugtrassen - Trassenpreise

4.2.1 Berechnungsgrundlagen für Zugtrassen

Der Gesamtpreis für die Nutzung von Zugtrassen ergibt sich aus der Multiplikation von Trassenpreis und Länge der befahrenen Trasse.

Im Trassenpreis enthaltene Leistungen:

- Pflichtleistungen gemäß Punkt 4.4 (Leistungen)

4.2.2 Trassenpreise

Die Entgelte für Trassen und Leistungen der RVM werden in der Entgeltliste aufgeführt.

4.2.3 Preise für außergewöhnliche Transporte

Trassen für Fahrten, die außergewöhnliche Transporte sind, werden mit einem Zuschlag auf den Trassenpreis in Höhe von 25 % berechnet.

4.2.4 Stornierungskosten

Bei der RVM bestellte Trassen können vom Zugangsberechtigten storniert werden. Mit der Stornierung erlöschen alle Ansprüche, die ggf. mit der vertraglichen Bindung in Bezug auf die Trassenvergabe verbunden waren.

Für die Abbestellung von Zugtrassen wird von der RVM ein Stornierungsentgelt nach folgenden Grundsätzen erhoben:

Die Stornierung bestellter Regelzug-/Rangiertrassen erfolgt

- bis zum 60. Tag vor dem Verkehrstag unentgeltlich,
- ab dem 60. Tag vor dem ersten Verkehrstag zum zweifachen Preis für eine Trasse.

Die Stornierung von einmaligen Sonderzugtrassen erfolgt

- bis zum 30. Tag vor dem Verkehrstag unentgeltlich,
- ab dem 30. Tag vor dem ersten Verkehrstag zu 20 % des Preises für eine Trasse.

4.2.5 Für jeden Änderungswunsch an Regeltrassen - nach Annahme des Trassenangebotes - und an Sondertrassen während einer Fahrplanperiode - nach Übermittlung der Fahrplanzeiten - wird eine Bearbeitungsgebühr (gemäß gültiger Entgeltliste) erhoben.

Für jede Bestellung einer Trasse, die unter drei Stunden vor der geplanten Abfahrt bei der zuständigen RVM-Stelle eingeht, wird ein einmaliger Aufschlag zusätzlich zum Trassenpreis in Rechnung gestellt (gemäß gültiger Entgeltliste).

4.3 Leistungsabhängige Entgeltregelung

4.3.1 Grundsatz und Ziel des Anreizentgeltes

Die für Trassennutzungen der RVM zu entrichtenden Entgelte sind (gem. § 21 Abs. 1 EIBV) so gestaltet, dass sie durch leistungsabhängige Bestandteile dem EVU und der RVM Anreize zur Verringerung von Störungen und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Schienennetzes bieten.

4.3.2 Leistungskriterium

Die leistungsabhängigen Bestandteile orientieren sich an der vereinbarten, zeitgerechten Durchführung der Zugfahrt (Pünktlichkeit).

Bei nicht vereinbarungsgemäßer Abwicklung der Zugtrassen werden die Verspätungsminuten des Zuges von der RVM mit der jeweiligen Verspätungsursache ermittelt und dokumentiert. Die der RVM und dem EVU zugewiesenen Verspätungsminuten werden monatlich in ihrer Gesamtheit erfasst und gegenseitig verrechnet.

Aus der Saldierung kann sich dann entweder ein vom EVU zu leistendes Anreizentgelt oder aber ein Anreizentgelt ergeben, das von der RVM an das EVU zu entrichten ist. Dieses ist zusätzlich zum Trassenentgelt zu leisten. Die Höhe der Anreizentgelte wird nach Vorgabe der nachfolgenden Punkte festgesetzt.

4.3.3 Ermittlung und Aufzeichnung von Verspätungsminuten

Pünktlichkeit ist die zeitgerechte Durchführung der Zugfahrt im Zeitfenster der jeweiligen Zugtrasse zwischen Start- und Zielbahnhof.

Unpünktlichkeit ist, wenn die tatsächliche Nutzung des Schienenweges von der vereinbarten Zugtrasse um mehr als 60 Minuten abweicht.

Die Zeiterfassung erfolgt minutengenau und wird vom Zugleiter bei Verspätungen mit Angabe der Ursache dokumentiert. Der Fahrzeugführer des EVU ist verpflichtet, dem Zugleiter den Grund der Verspätung umgehend mitzuteilen. Verspätungsgründe sind hauptsächlich die in der Tabelle der Ursachenzuweisungen aufgelisteten Ursachen. Die Verspätungsminuten werden fortlaufend in einem Zeitkonto gesammelt.

Erfasst wird die Abfahrts- und Ankunftszeit der Zugfahrt durch den Zugleiter der RVM.

4.3.4 Verantwortlichkeit und Differenzierung der Verspätungsursachen

Die leistungsabhängige Entgeltregelung ist nach Verspätungsursachen und dem hierfür verantwortlichen Unternehmen differenziert. Aus den genannten Aspekten hierzu ergeben sich die in der folgenden Tabelle dargestellten Verspätungsursachen:

Tabelle der Ursachenzuweisungen

Zuweisung der Ursache nach Verantwortungsbereich		
RVM	EVU	Zuweisung nicht möglich
Fehler in der Fahrplan-konstruktion		
Personalbedingte Ursachen		
Oberbaumangel / Langsamfahrstellen		
Störungen im Gleisbauablauf	Verspätete Übergabe an RVM	
BÜ-Störung	Personalbedingte Ursachen	Höhere Gewalt
Fahrbahnstörung	Haltezeitüberschreitung/ außerplanmäßiger Halt	Gefährliche Ereignisse durch Dritte
Störung an Leit- und Sicherungstechnik	Abweichen von Fahrplandaten	geplante Baumaßnahme
Weichenstörung	Störung am Wagenzug	Pseudominuten (Zeitumstellung)
Störung der Telekommunikation	Störung am Triebfahrzeug	Behördliche Maßnahmen am / im Zug
Sonstiges	Sonstiges	Sonstiges

Nähere Erläuterungen hierzu siehe VDV-Mitteilung 9036

4.3.5 Monetäre Bewertung der Erhebungsdaten

Die ermittelten Verspätungsminuten auf dem Zeitkonto werden von der RVM zum Monatsende in einer Liste dargestellt und summiert. Die Summe der Verspätungsminuten auf dem Zeitkonto wird mit dem u.g. Betrag multipliziert. Das Ergebnis der Multiplikation ist je nach Verantwortungsbereich das geschuldete leistungsabhängige Entgelt dem jeweiligen Vertragspartner gegenüber. Bis zum 25. des Folgemonats teilt die RVM dem EVU das Anreizentgelt mit, auch wenn sich für den Betrag des Anreizentgeltes „Null“ ergibt. Jeweils zu Beginn des neuen Monats wird das Zeitkonto auf „Null“ gesetzt. Die RVM und das EVU haben einen Zahlungsanspruch in Höhe des positiven Saldos gegen den jeweils anderen Vertragspartner, der direkt nach dem Zugang der Mitteilung über das Anreizentgelt fällig wird.

Die Höhe der Verspätungspönale ist der jeweils gültigen Liste der Entgelte zu entnehmen.

4.3.6 Reklamationsverfahren

Ist dem EVU nach Zugang der dargestellten Liste der Verspätungsminuten und dem sich daraus ergebendem Anreizentgelt nicht einverstanden, so muss das EVU binnen eines Monats nach Zugang der Forderung über die Anreizentgelte für die jeweilige Monatsperiode unter Darlegung der Gründe der Reklamation geltend machen. Nach Verstreichen der Frist ist die Reklamation ausgeschlossen. Des Weiteren gilt die Unterlassung einer Reklamation als Genehmigung des Anreizentgeltes.

4.4 Leistungen

4.4.1 Beim Kauf einer Zug-/Rangiertrasse sind folgende Basisleistungen mit dem Preis im Paket abgegolten:

- Erstellung eines Fahrplans einschließlich der Übergabe der betriebsnotwendigen Fahrplanunterlagen an den Besteller, ausgenommen einschlägiger Betriebsvorschriften.
- Die Nutzung der für die Zugfahrten bereitgestellten Strecken-, Bahnhofs-, Überholungs- bzw. Kreuzungsgleise.
- Betriebsführung während der planmäßigen Betriebszeiten.
- Aufenthaltszeiten vor Abfahrt bzw. nach Ankunft eines Zuges im Anfangs- bzw. Endbahnhof bis max. 1 Stunde (Stationsnutzung wird extra berechnet).

5 Kapazitätszuweisung

- 5.1 Die Zuweisung der Kapazitäten erfolgt nach Verfügbarkeit der freien Trassen. Entsteht hier ein Nutzungskonflikt, gilt der Eingang der Trassenmeldung als letztes Entscheidungskriterium. Der zugangsberechtigte mit der frühesten Anmeldung erhält somit die Kapazitätszuweisung.

6 Sonstiges

6.1 Beaufsichtigung von Fahrzeuge

Sämtliche bei der RVM zur Abstellung kommende Fahrzeuge der Zugangsberechtigten werden von dieser nicht beaufsichtigt.

Die Haftung der RVM aufgrund

- von Einbruch oder Aufbruch
- unbefugter Manipulation an Fahrzeugeinrichtungen
- Beschädigungen, Vandalismus
- Verschmutzungen, Graffiti

an diesen Fahrzeugen ist ausgeschlossen

6.2 Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten

Gemäß den Unfallmeldetafeln sind Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten vom EVU unverzüglich dem zuständigen Zugleiter der RVM über die zur Verfügung stehenden Kommunikationsmittel (Rangierfunk, Mobilfunkgerät) zu melden.

Das EVU wird seitens der RVM über Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten, die das EVU berühren, von dem zuständigen Zugleiter bzw. dem Bereitschaftshabenden unverzüglich unterrichtet.

6.3 Notfallmanagement

Bei gefährlichen Ereignissen, Krisen und Katastrophen übernimmt die RVM die Melde- und Alarmierungsaufgaben. Dies beinhaltet auch die Anforderung von Hilfe bzw. Koordination der Maßnahmen mit den zuständigen örtlichen Rettungsleitstellen. Die Leitung am Ereignisort (Koordination) hat der Notfallmanager/Bereitschaftshabende der RVM. Der Notfallmanager der RVM ist im Bedarfsfall durch den Notdienst des EVU zu unterstützen. Die Buvo-NE mit den Unfallmeldetafeln der RVM und deren Zusatzbestimmungen gelten auch für das EVU. Sowohl die Anwendung der Meldepläne als auch die der Buvo-NE wurde im Sinne des § 15 (1) EIBV mit der Landeseisenbahnaufsicht abgestimmt. Änderungen in den Unfallmeldetafeln teilt die RVM dem EVU mit.

6.4 Veröffentlichung der Schienennetz-Benutzungsbedingungen

Die SNB und Änderungen der SNB werden im Bundesanzeiger bekannt gemacht und im Internet unter www.rvm-online.de veröffentlicht. Änderungen teilt die RVM dem EVU - mit dem ein Infrastrukturnutzungsvertrag besteht - zudem schriftlich mit.

Für die Veröffentlichung und das Wirksamwerden der SNB gilt § 4 (1) und (3) bis (7) der EIBV. EVU, die zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens von Neufassungen oder Änderungen der SNB Partner eines laufenden Infrastrukturnutzungsvertrages sind, haben das Recht, diesen Vertrag spätestens einen Monat vor Wirksamwerden der Neufassung oder Änderung zum Ende desjenigen Monats zu kündigen, der dem Monat des Wirksamwerden vorangeht. Die RVM weist diese EVU in dem Mitteilungsschreiben auf dieses Kündigungsrecht hin.

7 Anlagen

Bestellvordruck für Trassen

Trassenanmeldung Regionalverkehr Münsterland GmbH Beckumer Straße 70 59555 Lippstadt Tel : 02941 / 7450 Fax : 02941 / 74518 E-Mail:		Eingangsvermerk RVM		Besteller (ausführendes EVU) Kunden-Nr : Tel : Fax : E-Mail :	
<input type="checkbox"/> Trassenanmeldung	<input type="checkbox"/> Reisezug	<input type="checkbox"/> Vollzug	<input type="checkbox"/> Leerzug		
<input type="checkbox"/> Änderung (zu Zug am)	<input type="checkbox"/> Güterzug	<input type="checkbox"/> Vollzug	<input type="checkbox"/> Leerzug		
<input type="checkbox"/> Trassenstudie	<input type="checkbox"/> Triebfahrzeugleerfahrt				
<input type="checkbox"/> Trassenpreisanfrage	<input type="checkbox"/> Fahrt zur Baustellenversorgung				
Verkehrstage: am/vom: bis:		Verkehrstageregelung:		<input type="checkbox"/> Netzfahrplantrasse <input type="checkbox"/> Gelegenheitsverkehr	
Triebfahrzeug (Baureihe) Höchstgeschwindigkeit km/h, bei Dampflok: vorwärts km/h / rückwärts km/h		<input type="checkbox"/> Diesellok		<input type="checkbox"/> Dampflok	
Fahrzeugausrüstung		führendes Fahrzeug besitzt PZB 90 <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein			
führendes Fahrzeug besitzt Sifa falls nein <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		<input type="checkbox"/> zweimännige Besetzung ist sichergestellt			
bei Wendezug: Tzf schiebt von bis					
Schiebelok (Baureihe) von bis					
Betriebsfunk vorhanden <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		falls nein, Ersatzmaßnahme:			
Wagenzug		Bremsstellung vorhandene Bremshunderstel			
Wagenzuggewicht t		Wagenzuglänge m		Gesamtzuglänge m	
Höchstgeschwindigkeit km/h					
Bei Güterzügen Ladegut: Streckenklasse:		GGVE-Nr.:		KV-Profil-Nr.:	
Fahrzeuge entsprechen den Vorgaben § 32 EBO falls nein, Beförderungsgenehmigung beifügen		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein			
Sonstige Besonderheiten:					
Lotsenvermittlung durch RVM gewünscht falls ja, von bis		<input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein			
a) Laufweg und Zeiten					
Betriebsstelle	Ankunft	Halt in min	Haltart	Abfahrt	Änderung Zugcharakteristik/Bemerkung
Abfahrt in		Ankunft in		hat Vorrang	
a) Abstellanlage					
Betriebsstelle	Gleislänge m	von (Datum, Uhrzeit)	bis (Datum, Uhrzeit)	Bemerkungen	
b) Laufweg und Zeiten					
Betriebsstelle	Ankunft	Halt in min	Haltart	Abfahrt	Änderung Zugcharakteristik/Bemerkung
Abfahrt in		Ankunft in		hat Vorrang	
b) Abstellanlage					
Betriebsstelle	Gleislänge m	von (Datum, Uhrzeit)	bis (Datum, Uhrzeit)	Bemerkungen	
Versicherung: Der Besteller versichert, dass die eingesetzten Fahrzeuge für den bestellten Zuglauf zugelassen sind und den Bedingungen der EBO entsprechen. Für den Fall, dass neben dem Trassenentgelt weitere Kosten (Lotsen, Streckenuntersuchungen, Personaleinsatz außerhalb der Besetzungszeiten o.ä.) erforderlich sind, erklärt er sich damit einverstanden, dass diese Kosten an ihn verrechnet werden. Für die evtl. erforderliche Nutzung von Eisenbahninfrastruktur vor bzw. nach der Zugfahrt bestehen entsprechende Vereinbarungen zur Nutzung der Eisenbahninfrastruktur mit dem jeweiligen Eigentümer.					

Ort

Datum

Unterschrift