



Niederrheinische Verkehrsbetriebe
Aktiengesellschaft NIAG
Homberger Straße 113
47441 Moers

Schienennetz-Nutzungsbedingungen – Besonderer Teil (SNB-BT)

Stand: 01. Januar 2009

1. Geschäftsbedingungen

Es gelten die „Schienennetz-Benutzungsbedingungen der Niederrheinische Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft NIAG – Allgemeiner Teil (SNB-AT)“ unter Beachtung der nachstehenden Ergänzungen bzw. Änderungen. Ein ausschließlicher Nutzungsanspruch für die Trassen besteht nicht.

2. Grundzüge des NIAG Trassenpreissystems

Das Trassenpreissystem der NIAG ist einstufig. Es gibt einen einheitlichen Trassenpreiskatalog für den Personen- und für den Güterverkehr.

Der jeweils aktuelle Trassenpreiskatalog ist Bestandteil dieser SNB-BT. EVU, mit denen ein gültiger Infrastrukturbenutzungsvertrag besteht, werden automatisch schriftlich oder per E-Mail von der NIAG über Änderungen informiert. Die Änderungen werden im Internet unter www.niag-online.de veröffentlicht.

Für die Benutzung der Schieneninfrastruktur der NIAG gibt es einen entfernungsunabhängigen Preis pro beförderten Wagen. Maßgebend für die Höhe ist grundsätzlich die Art des eingesetzten Wagens bzw. des Ladegutes. Dies gilt auch, wenn die Ladung aufgrund ihrer Länge auf zwei oder mehrere Wagen verladen ist, sowie für Leer- und Schutzwagen.

Die folgend aufgeführten Entgelte enthalten keine Umsatzsteuer (Mehrwertsteuer). Diese wird für den umsatzsteuerpflichtigen Gesamtbetrag zusätzlich berechnet.

Für die Strecke Moers Kreisb - Orsoy – Rheinberg (Rheinl) Kreisb und Moers Kreisb – Neukirchen–Vluyn – Schaephuysen – Hoerstgen-Sevelen

- 20,50 € pro beladenem Vierachser mit den Ladegütern Kohle, Koks, Kalzinat und Erz (Die Verwiegung im Hafen Orsoy ist in diesem Preis enthalten)
- 5,70 € pro beladenem vierachsigen Containertragwagen
- 5,70 € pro beladenem vierachsigen Staubgutwagen
- 12,20 € pro beladenem Vierachser mit dem Ladegut Rund- bzw. Schnittholz
- 34,20 € pro beladenem Vierachser oder darüber, entweder mit Lademaßüberschreitung, Schwerwagen oder bei Transformatorentransport
- 10,10 € pro beladenem Vierachser mit sonstigen Gütern
- 15,- € pro leerem Vierachser, der aus der Abstellung aus angemieteten Nebengleisen kommt bzw. in die Abstellung geht
- 8,- € pro mit Personen besetztem Reisezugwagen bzw. Triebwagen
- 30,- € pro Lokomotive, die die Infrastruktur der NIAG leer oder zum Zweck des Erreichens der Werkstatt der Vossloh Locomotives GmbH befährt

Für die Strecke St. Tönis – (Krefeld Süd) - Krefeld Nord - Hülser Berg:

- 25,- € pro beladenem vierachsigen Flachwagen
- 37,50 € pro beladenem sechsachsigen Flachwagen
- 28,50- € pro beladenem Autotransportwagen

- 37,50 € pro beladenem Vierachser oder darüber, entweder mit Lademaßüberschreitung, Schwerwagen oder bei Transformatorentransport
- 8,- € pro mit Personen besetztem Reisezugwagen bzw. Triebwagen
- 30,- € pro Lokomotive, die die Infrastruktur der NIAG leer oder zum Zweck des Erreichens der Werkstatt der Vossloh Locomotives GmbH befährt
- 10,- € pro leerem Vierachser
- 15,- € pro leerem Sechssachser

Bei zweiachsigen Wagen ermäßigt sich der vorstehend angegebene Preis um die Hälfte.

Bei fehlender Streckenkenntnis besteht die Möglichkeit einer Lotsengestellung. Die Kosten dieser Gestellung betragen 145,00 € je Einsatz.

Zur Abdeckung des entstehenden Verwaltungskostenaufwandes sind jedoch mindestens 85,00 € pro Betriebstag zu entrichten.

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
- Die Nutzung der für die Zugfahrten bereitgestellten Strecken-, Bahnhofs- bzw. Kreuzungsgleise
- Betriebsführung während der planmäßigen Betriebszeiten (siehe Punkt 4)
- Aufenthaltszeiten vor Abfahrt bzw. nach Ankunft eines Zuges im Anfangs- bzw. Endbahnhof bis maximal 30 Minuten

Die Entgelte sind gemäß § 14 Absatz 4 Satz 1 AEG kalkuliert. Entgeltnachlässe gemäß § 23 EIBV sind nicht eingeräumt. Ein umweltbezogener Entgeltbestandteil ist nicht enthalten. Zeitbezogene Zu- oder Abschläge zur Kapazitätssteuerung sind ebenfalls nicht berücksichtigt.

Für jeden Änderungswunsch an einer festgelegten Zugtrasse wird eine gesonderte Bearbeitungsgebühr in Höhe von 40,00 € erhoben.

Für jede Bestellung einer Trasse, die unter drei Stunden vor der geplanten Abfahrt eingeht, werden einmalig 40,00 € berechnet.

Die Trassenentgelte sind sofort nach Erhalt der Rechnung zu bezahlen. Je Mahnung wird eine pauschale Mahngebühr von 10,00 € erhoben

3. Stornierungen

Die Stornierung vorbestellter Zugtrassen erfolgt

- bis zum 30. Tag vor dem Verkehrstag unentgeltlich

- ab dem 30. Tag vor dem ersten Verkehrstag zum halben Preis einer Trasse

4. Betriebszeiten

Die regelmäßigen üblichen Betriebszeiten sind montags bis freitags von 6:00 Uhr bis 22 Uhr und samstags von 6 Uhr bis 14 Uhr mit Ausnahme von gesetzlichen Feiertagen in NRW. Während Schwachverkehrszeiten sind Abweichungen hiervon möglich. Alle im Verzeichnis der Entgelte aufgelisteten Preise sind nur innerhalb der regelmäßigen üblichen Betriebszeit gültig. Außerhalb dieser Zeiten werden aufwandsabhängige Zuschläge erhoben.

5 Art der Schienenwege

5.1 Strecke Moers Kreisbahn – Orsoy – Rheinberg (Rheinl) Kreisbahn

Die Strecke Moers Kreisb – Orsoy – Rheinberg (Rheinl) Kreisb ist eine eingleisige, nichtelektrifizierte Nebenbahn.

Die Streckenlänge beträgt von Moers Kreisb nach

- Baerl 4,93 km
- Lohheide 7,57 km (Haltepunkt; Nutzung nur für Personenverkehr)
- Orsoy 9,91 km
- Budberg 12,91 km (Haltepunkt; Nutzung nur für Personenverkehr)
- Winterswick 15,20 km
- Rheinberg Kreisbahn 16,11 km

Die Streckenlänge von Orsoy Bahnhof nach Orsoy Rheinhafen beträgt 0,84 km.

Es besteht eine Kreuzungsmöglichkeit im Bahnhof Baerl Kreisbahn. Die Länge eines Zuges kann bei starker Streckenbelegung durch die Länge dieses Kreuzungsgleises begrenzt werden (Angabe auf Anfrage). Soweit die Bahnhofsbelegung dies zulässt, sind Kreuzungen auch im Bahnhof Orsoy möglich. Die Strecke ist grundsätzlich in die Streckenklasse D 4 eingeordnet. Die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt 40 km/h für Güter- und 50 km/h für Personenzüge. Mit dauerhaften oder vorübergehenden Langsamfahrstellen ist zu rechnen. Hieraus kann keine Minderung der Entgelte für einen nicht vertragsgemäßen Zustand der Schienenwege abgeleitet werden.

5.2 Strecke Moers Kreisb – Neukirchen–Vluyn – Schaephuysen – Hoerstgen-Sevelen

Die Strecke Moers Kreisb – Neukirchen–Vluyn – Schaephuysen – Hoerstgen-Sevelen ist eine eingleisige, nichtelektrifizierte Nebenbahn.

Die Streckenlänge beträgt von Moers Kreisb nach

- Moers Nord 2,02 km
- Moers-Hülsdonk 3,51 km (Haltepunkt; Nutzung nur für Personenverkehr)
- Neukirchen 5,49 km

- Neukirchen West 6,19 km (Haltepunkt; Nutzung nur für Personenverkehr)
- Vluyn 9,00 km
- Neufeld 9,78 km (Haltepunkt; Nutzung nur für Personenverkehr)

Der Streckenabschnitt von km 25,983 (BÜ Neufelder Straße in Neukirchen-Vluyn) bis km 35,817 (Bf Hoerstgen-Sevelen) ist derzeit von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Eine Kreuzungsmöglichkeit besteht nicht. Zugfahrten erfolgen als Sperrfahrten. Die Strecke ist grundsätzlich in die Streckenklasse D 4 eingeordnet. Die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt 25 km/h für Güter- und Personenzüge. Mit dauerhaften oder vorübergehenden Langsamfahrstellen ist zu rechnen. Hieraus kann keine Minderung der Entgelte für einen nicht vertragsgemäßen Zustand der Schienenwege abgeleitet werden.

5.3 Strecke St. Tönis – (Krefeld Süd) - Krefeld Nord - Hülser Berg

Die Strecke St. Tönis – Gleisdreieck Weeserweg - Hülser Berg ist eine eingleisige, nichtelektrifizierte Nebenbahn.

Die Streckenlänge beträgt

- Hülser Berg Gleisende - Hüls Kempener Str. 4,146 km
- Hüls Kempener Str. – Krefeld Nord Neuer Weg 4,692 km
- Krefeld Nord Neuer Weg – Krefeld West 1,388 km
- Krefeld West – Krefeld Süd 2,970 km
- St. Tönis Gleisende – Krefeld West Weiche 7 2,949 km
- Krefeld West Weiche 13 – Weiche 12 0,66 km

Es besteht Kreuzungsmöglichkeit im Bf. Krefeld Nord. Die Strecke ist grundsätzlich in die Streckenklasse D 3 eingeordnet. Die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h für Güter- und Personenzüge. Für den Streckenabschnitt Bf. Hüls bis Hülser Berg beträgt die Streckenhöchstgeschwindigkeit 20 km/h. Mit dauerhaften oder vorübergehenden Langsamfahrstellen ist zu rechnen. Hieraus kann keine Minderung der Entgelte für einen nicht vertragsgemäßen Zustand der Schienenwege abgeleitet werden.

6 Steuerungs- und Sicherungssysteme

6.1 Strecken Moers Kreisb – Orsoy – Rheinberg (Rheinl) Kreisb und Moers Kreisb – Neukirchen-Vluyn – Schaephuysen – Hoerstgen-Sevelen

Die NIAG-Strecken Rheinberg (Rheinl) Kreisb – Orsoy – Moers Kreisb und Moers Kreisb – Neukirchen-Vluyn – Schaephuysen – Hoerstgen-Sevelen werden im Zugleitverfahren nach FV-NE gesichert. Darüber hinaus sind eine Vielzahl von Bahnübergängen mit technischen Sicherungen und streckenseitig mit Überwachungssignalen ausgerüstet. Die Bahnhöfe Moers Kreisbahn und Orsoy sind mit elektrisch ortsbediente (EOW)-Weichenanlagen ausgestattet. Die Ansteuerung der meisten bzw. aller Fahrstraßen in diesen Bahnhöfen erfolgt per Funk von der Lok aus. Vor Befahrung des Streckennetzes der NIAG ist eine Einweisung des EVU-

Fahrpersonals in die entsprechende Technik grundsätzlich zwingend erforderlich. Die notwendigen Funkgeräte werden dem EVU gegen eine Gebühr von 10,00 € zzgl. Mehrwertsteuer pro Stunde zur Verfügung gestellt. Für die Einweisung in die genannte Technik werden pauschal 70,00 € zzgl. Mehrwertsteuer in Rechnung gestellt.

6.2 Strecke St. Tönis – (Krefeld Süd) - Krefeld Nord - Hülser Berg

Die NIAG-Strecke St. Tönis – (Krefeld Süd) - Krefeld Nord - Hülser Berg wird im Zugleitverfahren nach FV-NE gesichert. Die Zugleitung befindet sich im Stellwerk Moers-Kreisbahn. Die technisch gesicherten Bahnübergänge werden über einen Magnetresonanz-Impulsgeber eingeschaltet. Die technische Ausrüstung des führenden Fahrzeuges mit vorgenannter Einrichtung ist zwingend erforderlich. Vor Befahrung des Streckennetzes der NIAG ist eine Einweisung des EVU-Fahrpersonals in die entsprechende Technik grundsätzlich zwingend erforderlich. Für die Abwicklung der Meldungen im Rahmen des Zugleitverfahrens ist ein funktionstüchtiges GSMR-Handy mitzuführen. Die Rufnummer ist vor dem Befahren der Strecke der Zugleitung in Moers bekannt zu geben. Für die Einweisung in die genannte Technik werden pauschal 70,00 € zzgl. Mehrwertsteuer in Rechnung gestellt.

7. Betriebsvorschriften

Es gelten die einschlägigen Betriebsvorschriften für Nichtbundeseigene Eisenbahnen, die UVVen und die sonstigen technischen Regelwerke für Nichtbundeseigene Eisenbahnen sowie die zusätzlich erlassenen Vorschriften der NIAG (Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)), die auf Wunsch eingesehen bzw. entgeltlich erworben werden können.

8. Notfallmanagement

Der Vertragspartner stellt ein geeignetes und während der Verkehrszeiten jederzeit erreichbares Notfallmanagement sicher. Ansprechpartner mit Rufnummer sind der Betriebsleitung der NIAG mindestens drei Werktage vor dem Verkehrstag schriftlich mitzuteilen.

9. Triebfahrzeuge

Neben den Regelungen des Punktes 2.4 des allgemeinen Teils der Schienennetz-Benutzungsbedingungen müssen die eingesetzten Triebfahrzeuge auf der Strecke Rheinberg – Orsoy - Moers – Neukirchen-Vluyn über eine Funkanlage verfügen, die mit dem Betriebsfunk der NIAG kompatibel ist (Frequenzen und Kanäle auf Anfrage). Für die Strecke St. Tönis – (Krefeld Süd)- Krefeld Nord - Hülser Berg siehe Punkt 6.2.

10. Besondere Infrastrukturparameter

10.1 Strecke Moers Kreisb – Orsoy – Rheinberg (Rheinl) Kreisb

Für die Strecke Moers – Orsoy – Rheinberg existiert eine Beschränkung der maximalen Zuglänge auf 700 m. Für den Abschnitt Rheinberg (DB) – Rheinberg

(Rheinl) Kreisb (NIAG) ist die Zuglänge auf 120 m begrenzt. Längere Einheiten sind nur dann zulässig, wenn der BÜ Moers Str./Löthstr. per Funk eingeschaltet wird und die Rangierfahrt ohne Halt in eine Zugfahrt übergehen kann. Für den Abschnitt Rheinberg (Rheinl) Kreisb (NIAG) – Rheinberg (DB) ist die Zuglänge auf 500 m begrenzt. Bei der Strecke Moers Kreisb – Vluyn (- Hoerstgen-Sevelen) beträgt die maximal zulässige Zuglänge 700 m. Die maximal notwendigen Mindestbremsleistung liegen bei 70 bei Personen- und 45 bei Güterzügen. Die stärkste Steigung hat 12,5 ‰. Das EVU hat sicherzustellen, dass auch bei widrigsten Verhältnissen am Gleis die Zugkraft zur Bewältigung dieser Steigung bei Anfahren aus dem Stand ausreichend dimensioniert ist.

10.2 Strecke St. Tönis – (Krefeld Süd) - Krefeld Nord - Hülser Berg

Für die Strecke St. Tönis – (Krefeld Süd) - Krefeld Nord - Hülser Berg existiert eine Beschränkung der maximalen Zuglänge auf 350 m. Die maximal notwendigen Mindestbremsleistung liegen bei 30 bei Personen- und Güterzügen.

11. Trassenstudien

Für die Bearbeitung von Trassenstudien wird ein Entgelt in Höhe von 85,00 € zzgl. Mehrwertsteuer sowie gegebenenfalls zusätzlich entstehende Fremdkosten berechnet, das bei Bestellung einer Trasse mit dem Trassenpreis verrechnet wird. Entsprechendes gilt für Trassenanträge. Sofern Trassenbestellungen Zugtrassen betreffen, deren Hauptlauf nicht im Streckennetz der NIAG stattfindet, wird die NIAG die Kosten für die Beantragung von Zugtrassen bei anderen EIU dem Antragsteller in Rechnung stellen. Diese Kosten betragen pro Arbeitsstunde eines zuständigen Mitarbeiters der NIAG 59,00 € zzgl. Mehrwertsteuer und anfallender Fremdkosten.

12. Personenverkehr

Die NIAG-Infrastruktur ist für die Nutzung im Personenverkehr nur noch eingeschränkt ausgerüstet. Bahnsteige sind nicht oder nur noch teilweise vorhanden. Eine Bahnsteigbeleuchtung ist nicht mehr vorhanden. Die Reisendensicherung ist durch den Vertragspartner sicherzustellen. Ansprüche gegen die NIAG aufgrund von mangelhaften Zu- und Abgängen zu bzw. von den Gleisen sind ausgeschlossen. Für den Fall, dass das EVU Dampfzugfahrten durchführen will, weist das EVU der NIAG analog der unter Punkt 2.2 der SNB-AT geltenden Vorschriften auch den Abschluss einer Haftpflichtversicherung zur Abdeckung eventuell durch Funkenflug entstehender Schäden nach. Grundsätzlich gilt für Dampfzugfahrten im übrigen die Konzernrichtlinie 123 der DB AG. Die erforderlichen Brandschneisen gemäß KoRil 123 sind nicht vorhanden. Das Befahren der Strecke mit Dampflokomotiven, die über Kohlefeuerung verfügen, ist nicht zulässig.

13. Prioritätenregel

Ergänzend zu den Regelungen des § 9 EIBV haben Trassen für den Güterverkehr (auch Lz-Fahrten) Vorrang vor Trassen für Sonderzugfahrten im Personenverkehr.