



PORT OF KIEL

SCHIENENNETZ- BENUTZUNGS- BEDINGUNGEN DER SEEHAFEN KIEL -BESONDERER TEIL- (SNB-BT)

gültig ab 01.03.2009





PORT OF KIEL

INHALTSVERZEICHNIS

1.	GRUNDLAGEN	3
1.1.	Einleitung.....	3
1.2.	SNB-Allgemeiner Teil.....	3
1.3.	SNB-Besonderer Teil.....	3
1.4.	Geschäftsverbindung.....	3
1.5.	Voraussetzung zur Nutzung des Schienennetzes.....	3
2.	INFRASTRUKTUR	3
2.1.	Einleitung.....	3
2.2.	Netzbeschreibung.....	4
2.3.	Verkehrlich-betriebliche Einschränkungen.....	4
2.3.1.	Gefahrgut	4
2.3.2.	Dampflokomotiven	5
2.3.3.	Ökologische Restriktionen	5
2.3.4.	Brückenrestriktionen	5
2.4.	Räumung benutzter Infrastruktur.....	5
3.	DIE EISENBAHNINFRASTRUKTUR DER SK	6
4.	BESCHREIBUNG EISENBAHNINFRASTRUKTUR „SCHWENTINE-BAHN“ (SB)	6
5.	GRUNDSATZKRITERIEN FÜR DIE ZUWEISUNG VON SCHIENENWEG-KAPAZITÄT	6
5.1.	Voraussetzung für die Zuweisung	6
5.2.	Bereitstellung von Betriebsmitteln.....	7
5.3.	Anlagenbedienung durch Zugangsberechtigte	7
5.4.	Einsatz von funkferngesteuerten Triebfahrzeugen.....	7
5.5.	Einsatz von Dampflokomotiven	7
5.6.	Antrags- und Zuweisungsverfahren	7
5.7.	Informationen über die Schienenwegkapazität.....	8
5.7.1.	Bereitstellung	8
5.7.2.	Trassenstudien, Bearbeitung und Frist	8



PORT OF KIEL

1. GRUNDLAGEN

1.1. Einleitung

Mit den Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB-AT/BT) veröffentlicht die SEEHAFEN KIEL (SK) gemäß § 4 Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) die für ihr Streckennetz geltenden Zugangs- und Nutzungsbedingungen. Sie gibt hiermit den Nutzern umfangreiche Informationen, die die Erbringung von Verkehrsleistungen auf dem Schienennetz der SK ermöglichen und erleichtern.

1.2. SNB-Allgemeiner Teil

Die SNB-AT entsprechen einer Empfehlung des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und regeln die allgemeinen Geschäftsbedingungen zwischen der SK und Zugangsberechtigten.

1.3. SNB-Besonderer Teil

Die SNB-BT behandeln in Ergänzung zu den SNB-AT den unternehmensspezifischen Teil der Geschäftsverbindung.

1.4. Geschäftsverbindung

Die SNB-AT und SNB-BT gelten somit für die gesamte Geschäftsverbindung zwischen der SK und Zugangsberechtigten, die sich aus der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur und der Erbringung der angebotenen Leistungen ergibt.

1.5. Voraussetzung zur Nutzung des Schienennetzes

Voraussetzung zur Nutzung des Schienennetzes ist der Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages zwischen der SK und dem Zugangsberechtigten.

2. INFRASTRUKTUR

2.1. Einleitung

1. In diesem Kapitel finden Sie eine Beschreibung der Schieneninfrastruktur der SK.

- Das Schienennetz ist ein historisch gewachsenes System, das vielfältigen äußeren Einflüssen ausgesetzt ist. Instandhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen sind permanent notwendig.
- Rangier- und Abstellanlagen sind vorhanden (Anhang).

Die öffentliche Eisenbahninfrastruktur der SEEHAFEN KIEL ist eine eingleisige, nichtelektrifizierte Bahn auf der Grundlage der Eisenbahn Bau- und Betriebsordnung (EBO).



PORT OF KIEL

2. Alle nichtöffentlichen/öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen werden durch die Seehafen Kiel als eine einheitliche Eisenbahninfrastruktur im Zusammenhang betrieben und durch die Seehafen Kiel für die eisenbahnverkehrsmäßige Erschließung des Kieler Umlandes im notwendigen Umfang für zugelassene Eisenbahnverkehrsunternehmen geöffnet und vorgehalten.

2.2. Netzbeschreibung

1. Das Streckennetz der SK haben wir graphisch dargestellt. Die Karte ist als Anlage beigefügt. Zusätzlich steht Ihnen online die graphische Infrastrukturbeschreibung unter folgendem Link zur Verfügung:
http://www.portofkiel.com/tl_files/port-of-kiel/user_uploads/medien/Downloads/Eisenbahnrichtlinien%20etc/Systemskizze%20Eisenbahn%20mit%20Gueterverkehrsstellen%202013.pdf
2. Die einzelnen Infrastrukturmerkmale werden in Kapitel 3 ausführlich dargestellt.

2.3. Verkehrlich-betriebliche Einschränkungen

1. In einzelnen Fällen schränken besondere örtliche Gegebenheiten die verkehrliche Nutzung der Schieneninfrastruktur ein. Dies ergibt sich zum einen aus gesetzlichen Grundlagen, zu deren Einhaltung an bestimmten Orten spezielle Maßnahmen erforderlich sind, zum anderen aus baulichen Besonderheiten bestimmter Anlagen, die eine Durchführung bestimmter Verkehre ausschließen oder einschränken.
2. Verkehrliche Einschränkungen können u. a. in folgenden Fällen vorliegen:
 - Gefahrgut,
 - Dampflokomotiven
 - ökologische Restriktionen,
 - Brückenrestriktionen,
 - Besondere Schienenwege,
 - Überlastete Schienenwege.

2.3.1. Gefahrgut

1. Der Transport von Gefahrgut wird durch das Gefahrgutbeförderungsgesetz - einschließlich der darauf basierenden Verordnungen wie z. B. die Gefahrgutverordnung Strasse und Eisenbahn (ADR/RID u. GGVSE) - geregelt. Neben den unmittelbar geltenden gesetzlichen Regelungen bestehen darüber hinaus in Einzelfällen zusätzliche verkehrliche Einschränkungen wie Zeitlich eingeschränkte Abstellung von Gefahrgutzügen, Begegnungsverbote zwischen zwei Zügen oder Ausschluss von Laufwegen.
2. Bei Gefahrgut-Transport wenden Sie sich an Ihren Ansprechpartner bei der SK.



PORT OF KIEL

2.3.2. Dampflokomotiven

Die Betriebseinschränkungen für Dampflokomotiven aus Gründen des vorbeugenden Brandschutzes des Notfallmanagements usw. können für bestimmte Streckenabschnitte weitergehende "generelle" Restriktionen bestehen. Nähere Informationen über die für Dampflokomotiven bestehenden Restriktionen erhalten Sie von unseren Ansprechpartnern.

2.3.3. Ökologische Restriktionen

1. Grundsätzlich unterliegt der Eisenbahnverkehr auch Restriktionen, die sich aus umweltgesetzlichen Bestimmungen ergeben. Beispielsweise spielen bei der Trassierung oder bei der Festlegung der Streckenhöchstgeschwindigkeit Aspekte des Wasser- und Naturschutzes (z. B. des Artenschutzes) eine Rolle.
2. Diese und ähnliche Restriktionen haben jedoch vorwiegend planerische Bedeutung oder wirken sich auf die Instandhaltung der Strecken aus, weil in bestimmten Abschnitten aus Lärmschutzgründen die Gleise häufiger geschliffen oder vor der Durchführung Genehmigungen bei den zuständigen Behörden eingeholt werden müssen. Nähere Informationen über die für Dampflokomotiven bestehenden Restriktionen erhalten Sie von unseren Ansprechpartnern.

2.3.4. Brückenrestriktionen

Brückenrestriktionen können aus den konstruktiven Parametern einer Brücke erwachsen. Bestehen Einschränkungen auf Grund der Streckenklassen, fand dies in den entsprechenden Netzbeschreibung (Anhang zu Kap. 3.2) Berücksichtigung. Welche verkehrlichen Einschränkungen auf den Brücken im Streckennetz der SK bestehen, entnehmen Sie bitte der o.g. Übersicht und den örtlichen Richtlinien.

2.4. Räumung benutzter Infrastruktur

1. Im Falle einer von einem EVU/ ZB zu vertretenden Störung seines Fahrbetriebs, z.B. Lokschaaden trifft die SK alle im jeweiligen Einzelfall erforderliche Maßnahmen (gem. § 15 Abs. 1 Satz 1 EIBV). Sie wird hierbei zunächst mit dem betroffenen EVU/ ZB abstimmen, unter welchen Bedingungen und innerhalb welchen Zeitraums dieses aus eigenen Mitteln in der Lage ist, die eingetretene Störung zu beheben. Ist dieses nicht oder nur innerhalb eines Zeitraums hierzu in der Lage, der in Abhängigkeit der verkehrlichen Auslastung oder der Anzahl der sonst betroffenen EVU/ ZB zu unzumutbaren Auswirkungen durch eine teilweise oder vollständige Streckensperrung führen würde, lässt die SK die Räumung auf Kosten des EVU/ ZB durchführen.
2. Jedes EVU ist zum Zweck der Beseitigung der Störung verpflichtet, der SK auf deren Antrag entsprechend § 15 Abs. 2 Satz 2 EIBV Hilfe zu leisten, insbesondere durch Abspannung seines Zuges, um mit Hilfe des frei werdenden Triebfahrzeugs Traktionshilfe zu leisten (z. B. zum Räumen blockierter Streckeninfrastruktur in Folge Lokschaaden durch Abschleppen der liegen gebliebenen Fahrzeuge bis zum räumlich nächstgelegenen betrieblich geeigneten Bahnhof oder zum Bespannen von Fahrzeugen der Notfalltechnik - z. B. Hilfszug).



PORT OF KIEL

3. DIE EISENBahnINFRASTRUKTUR DER SK

Die Eisenbahninfrastruktur der SK ist durch folgende Werte gekennzeichnet:

Eingleisigkeit, nicht elektrifiziert, betrieben nach EBO in der jeweils gültigen Fassung;

4. BESCHREIBUNG EISENBahnINFRASTRUKTUR „SCHWENTINE-BAHN“ (SB)

Die Eisenbahninfrastruktur „Schwentine-Bahn“ (Trasse) ist durch folgende Werte gekennzeichnet:

- Eingleisigkeit; betrieben nach EBO in der jeweils gültigen Fassung,
- höchstzulässige Geschwindigkeit von 0,9 bis 6,9 km sind für Personenzüge 50 km/h bzw. für Güterzüge 40 km/h,
- BÜ „Rehsenweg“ im km 5,311 des Streckenabschnittes Kiel-Gaarden – Oppendorf aus beiden Richtungen 10 km/h,
- im Streckenabschnitt Oppendorf – Kiel-Dietrichsdorf (GKK/OUH) 30 km/h,
- Höchstgeschwindigkeit auf dem übrigen Netz: 30,0 km/ h,
- größte Längsneigung 37,6 Promille,
- alle Fahrten werden als Zugfahrten durchgeführt,
- es gelten die örtlichen Richtlinien in der aktuellen Fassung.

5. GRUNDSATZKRITERIEN FÜR DIE ZUWEISUNG VON SCHIENENWEG-KAPAZITÄT

5.1. Voraussetzung für die Zuweisung

1. Ergänzend zu der SNB-AT, ist die Vorlage eines Nachweises einer Umwelthaftpflichtversicherung durch den Zugangsberechtigten erforderlich.
2. Der Zugangsberechtigte stellt für jeden geplanten Schienenverkehr bzw. Streckenabschnitte eine Anfrage.
3. Mit der Anfrage sind Angaben über das verkehrende EVU, Datum und Zeit der geplanten Ankunft und Abfahrt, Fahrtziel, Wagenzug (Anzahl Wagen, Achsen bel/leer, Länge des Zuges, vorh. Bremshundertstel), erforderliche Rangier-, Zustellungs- und Abholleistungen sowie zur Häufigkeit bzw. Regelmäßigkeit der Fahrten erforderlich.
4. Der Zugang zu den Serviceeinrichtungen bzw. zu benutzenden Streckenabschnitte ist nach Zuteilung eines Zeitfensters (Slot) für den beantragten Verkehr gewährleistet. Die Beantragung einer Zugtrasse bei der DB Netz AG ist vom Zugangsberechtigten auf der Grundlage des zugeteilten Zeitfensters der Seehafen Kiel GmbH & Co. KG vorzunehmen.



PORT OF KIEL

5. Für regelmäßige Verkehre, welche in den Netzfahrplan der DB Netz AG aufgenommen werden sollen, ist eine Anfrage bis spätestens 4 Wochen vor dem Termin der Beantragung von Zugtrassen der DB Netz AG zu stellen.

5.2. Bereitstellung von Betriebsmitteln

Die zur Steuerung ortsbedienter Weichen, Signal-, Fernsprech- und Sicherungseinrichtungen notwendigen Betriebsmittel (bspw. Einheitsschlüssel u. Vierkantschlüssel etc.) werden dem Zugangsberechtigten gegen Erstattung der Kosten in der erforderlichen Anzahl von der SK, vor Verkehrsaufnahme zur Verfügung gestellt.

5.3. Anlagenbedienung durch Zugangsberechtigte

Für die selbständige Bedienung der genannten Betriebsanlagen gilt für das EVU die entsprechenden betrieblichen Vorschriften der SK in ihrer jeweils gültigen Fassung.

5.4. Einsatz von funkferngesteuerten Triebfahrzeugen

Auf eine besondere Erlaubnis seitens der SK, zum Betrieb funkferngesteuerter Tfz, wird verzichtet. Für den Betrieb der Triebfahrzeuge gilt in vollem Umfang die SNB-AT. Angaben und Einschränkungen zum Betrieb der FFS-Tfz auf der Infrastruktur der SK sind bei der SK vor deren Nutzung anzufragen.

5.5. Einsatz von Dampflokomotiven

Beim Einsatz von Dampflokomotiven können Restriktionen erforderlich sein. Diese werden besonders hinsichtlich des Brandschutzes sowie der technischen Behandlung und Ausrüstung der Dampflokomotiven für den Einzelfall festgelegt (s. SBN-AT).

5.6. Antrags- und Zuweisungsverfahren

1. Die SNB-AT der SK bildet die Basis von Trassenanmeldungen und Zuweisung.
2. In Ihr sind geregelt:
 - Angebotsfrist für Zuweisung einzelner Zugtrassen,
 - Grundsatzregelung für Fahrplananpassungen,
 - Entgeltregelung für Fahrplananpassungen,
 - Trassenstornierung,
 - Durchführung von außergewöhnlichen Transporten,
 - Gefahrguttransporte.



PORT OF KIEL

5.7. Informationen über die Schienenwegkapazität

5.7.1. Bereitstellung

Das Verzeichnis über die verfügbare Schienenwegkapazität, kann in den Geschäftsräumen der SK eingesehen oder gegen Erstattung der Kosten an Interessenten versandt werden.

5.7.2. Trassenstudien, Bearbeitung und Frist

1. Eine Trassenstudie ist die Konstruktion, Koordination, Beratung und Konfliktlösung für eine vom Zugangsberechtigten gewünschte Fahrlage innerhalb des Netzfahrplanes.
2. Auf Anfrage von Zugangsberechtigten werden, gegen Erstattung eines Entgeltes, von der SK Trassenstudien erstellt. Die Anmeldefrist beträgt mindestens 20 Arbeitstage vor dem geplanten Verkehrstag.
3. Die Tassenstudien werden in der Reihenfolge der Anfragen bearbeitet und als Trassenangebot abgegeben. Die Angebotsbindefrist beträgt maximal vier Wochen und verfällt spätestens eine Woche vor dem geplanten Verkehrstag, wenn die Studie nicht in eine Trassenanmeldung umgewandelt wird.