



# **Schiennetz-Benutzungsbedingungen der RSE Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH – Besonderer Teil (SNB-BT)**

**Stand: 20. Januar 2009**

## Inhaltsverzeichnis

1	Schienenwege .....	3
1.1	Art des Schienenwege .....	3
1.2	Zugangsbedingungen für den betreffenden Schienenweg .....	3
2	Entgeltgrundsätze .....	3
3	Grundsätze und Kriterien für die Zuweisung von Schienenwegkapazität .....	3
4	Aktuelles zu den einzelnen Strecken .....	4

# 1 Schienenwege

## 1.1 Art des Schienenwege

Bei den von der RSE betriebenen Schienenwegen handelt es sich ausschließlich um nichtbundeseigene, eingleisige, nichtelektrifizierte und öffentliche Nebenbahnen, die auf der Grundlage der EBO betrieben werden. Darüber hinaus gilt der Teil des VDV-Regelwerkes, der durch die Erlass des zuständigen Landesverkehrsministeriums für allgemeingültig erklärt wurde.

## 1.2 Zugangsbedingungen für den betreffenden Schienenweg

Für jede Nebenbahn wurde eine Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) erstellt, die die betrieblich-technischen Details für die Streckenbenutzung regelt. Sie wird den Zugangsberechtigten auf Anfrage auf elektronischem Wege zur Verfügung gestellt.

# 2 Entgeltgrundsätze

Preis je Zug-Kilometer: 6 EUR

Zuschlag für Fahrten mit dampfbespannten Zügen: 10%

Zuschlag für Fahrten mit außergewöhnlichen Sendungen: 25%

Abstellen von Fahrzeugen je abgestellter Achse und Kalendertag: 1,80 EUR

Lotse/Zugführer je angefangene Stunde  
(Mindestberechnung 4 Stunden) 45,00 EUR

Alle Preise sind Nettopreise.

# 3 Grundsätze und Kriterien für die Zuweisung von Schienenwegkapazität

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

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

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

## 4 **Aktuelles zu den einzelnen Strecken**

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

- Rahden-Uchte
- Eggmühl-Langquaid
- Bad Endorf – Obing

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

- **Beuel-Hangelar**  
Der Bahnhof Bonn-Beuel RSE soll evtl. in 2009/2010 umgebaut werden. In diesem Zusammenhang kann es zu Einschränkungen in der Kapazität des Bahnhofes während der Bauphase kommen. Die Strecke Beuel-Hangelar bleibt immer erreichbar sowie der Anschluss an die DB bestehen.
- **Passau-Freyung**  
Die sog. Iltalbahn befindet sich z.Zt. in der Instandsetzung. Eine öffentliche Befahrung wird frühestens in 2010 möglich sein.

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

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

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

Gemäß §23 Absatz 2 der Eisenbahninfrastruktur-

Benutzungsverordnung (EiBV) wird in 2009 anlässlich des 125 jährigen Streckenjubiläums ein ermäßigter Trassenpreis für den gesamten zu befahrenen Streckenabschnitt verlangt.

Ab dem 12.5.2009, 12:50Uhr beginnende Züge haben bis zum 05.12.2009, 12:50Uhr nur das reduzierte Trassenentgelt von  $2 \cdot 125 \text{ct} = 2,50 \text{EUR/km}$  zu entrichten.

- Menden-Hemer  
Es wird zu einer Wiederinbetriebnahme in 2010 kommen, näheres folgt an dieser Stelle.

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