

Schiennetz-Benutzungsbedingungen

der Emsländischen Eisenbahn GmbH

– Besonderer Teil (SNB-BT) –

gültig ab: 12.04.2011

Das vorliegende Regelwerk ist urheberrechtlich geschützt. Der Emsländischen Eisenbahn GmbH steht an diesem Regelwerk das ausschließliche und uneingeschränkte Nutzungsrecht zu.

Jegliche Formen der Vervielfältigung oder Weitergabe bedürfen der Zustimmung der Emsländischen Eisenbahn GmbH.

Inhaltsverzeichnis

0 Verzeichnis der Abkürzungen.....	4
1 Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT.....	5
1.1 Ergänzungen zu Punkt 3.1.2 der SNB-AT.....	5
1.2 Ergänzung zu Punkt 3.2.1 der SNB-AT.....	5
1.3 Ergänzung zu Punkt 3.4.2 Satz 1 Buchstabe b der SNB-AT.....	5
1.4 Ergänzung zu Punkt 3.4.4 Satz 2 der SNB-AT.....	6
1.5 Ergänzung zu Punkt 3.4.5 der SNB-AT.....	6
1.6 Abweichung von Punkt 3.6 der SNB-AT.....	6
1.7 Ergänzung zu Punkt 4.4 der SNB-AT.....	6
1.8 Ergänzung zu Punkt 5.1.3 der SNB-AT.....	6
1.9 Ergänzung zu Punkt 5.2.1 der SNB-AT.....	6
1.10 Ergänzung zu Punkt 5.2.2 Buchstabe a der SNB-AT.....	6
1.11 Ergänzung zu Punkt 5.2.2 Buchstabe b der SNB-AT.....	7
1.12 Ergänzung zu Punkt 5.2.2 Buchstabe c der SNB-AT.....	7
1.13 Ergänzung zu Punkt 5.3.3 der SNB-AT.....	7
1.14 Ergänzung zu Punkt 5.4 der SNB-AT.....	7
1.15 Ergänzung zu Punkt 5.5.1 der SNB-AT.....	7
1.16 Ergänzung zu Punkt 5.7.2 der SNB-AT.....	7
1.17 Ergänzung zu Punkt 5.7.3 der NBS-AT.....	7
1.18 Ergänzung zu Punkt 7.2 der SNB-AT.....	8
2 Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen.....	9
2.1 Allgemeines.....	9
2.2 Strecke Meppen – Essen (Oldbg.).....	10
2.3 Strecke Meppen – Meppen-Emshafen.....	11
2.4 Strecke Lathen – Werlte.....	11
2.5 Strecke Sedelsberg – Ocholt-Westerstede.....	12
3 Entgeltgrundsätze.....	14
3.1 Grundsatz und Ziele.....	14
3.2 Pflichtleistungen.....	14
3.2.1 Bearbeitungspauschale.....	14
3.2.2 Trassengrundpreis.....	14
3.2.3 Leistungsabhängige Mehrungen.....	14
3.2.3.1 Zuschlag für schwere Züge.....	14
3.2.3.2 Zuschlag für verspätete Nutzung der Trassen.....	15
3.2.4.1 Minderung für verspätete Nutzung der Trassen.....	15
3.2.4.2 Minderung für Verspätungen infolge vorübergehender Langsamfahrstellen.....	15
3.2.5 Trassenstudien.....	15
3.2.6 Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV).....	16
3.3 Zusatzleistungen.....	16
3.3.1 Einweisungsfahrten für nicht Streckenkundige.....	16
3.3.2 Lotsendienste.....	16
3.3.3 Zugfahrten außerhalb der gewöhnlichen Betriebszeiten.....	17
3.3.3.1 angemeldete Zugfahrten außerhalb der gewöhnlichen Betriebszeiten.....	17

3.3.3.2 Zugfahrten außerhalb der gewöhnlichen Betriebszeiten infolge von Zugverspätungen.....	17
3.3.4 Notfallmanagement.....	17
3.4 Nebenleistungen.....	17
3.4.1 Nutzung des Gleises 1 im Bahnhof Werlte zur Triebwagenabstellung während der Nutzung als Trauzimmer.....	18
3.4.2 Streckensperrung.....	18
3.4.3 Gestellung eines Sicherungspostens.....	18
3.5 Stornierungsentgelt.....	19
3.6 Mahngebühren.....	19
4 Kapazitätszuweisung.....	20
5 Sonstiges.....	21
5.1 Gerichtsstand.....	21
5.2 Recht.....	21
5.3 Salvatorische Klausel.....	21

0 Verzeichnis der Abkürzungen

Die Abkürzungen, die unter Punkt 0 der SNB-AT aufgelistet sind, gelten auch in den SNB-BT.

Weitere Abkürzungen:

ggf.	gegebenenfalls
Pbf.	Personenbahnhof
Gbf.	Güterbahnhof
BUVO-NE	Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen

1 Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT

1.1 Ergänzungen zu Punkt 3.1.2 der SNB-AT

Ergänzend zu den gesetzlichen Bestimmungen gelten folgende Vorschriften in der jeweils neuesten Fassung:

1. Fahrdienstvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (FV-NE)
Herausgeber: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Köln;
Zu beziehen über: Flöttmann-Verlag
Postfach 16 53
33246 Gütersloh.

2. Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) der Emsländischen Eisenbahn GmbH
Herausgeber: Emsländische Eisenbahn GmbH (EEB), Meppen;
Zu beziehen über: Emsländische Eisenbahn GmbH
Bahnhof Vormeppen
Schiessplatz 14
49716 Meppen.

3. Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen (BUVO-NE)
Herausgeber: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Köln;
Zu beziehen über: Flöttmann-Verlag
Postfach 16 53
33246 Gütersloh.

1.2 Ergänzung zu 3.2.1 der SNB-AT

Die Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen sind in Textform zu richten an:
Emsländische Eisenbahn GmbH
Bahnhofstr. 41
49716 Meppen.

Die Anträge auf Zuweisung von Zugtrassen müssen mindestens enthalten:

- a) Name des EVU;
- b) Anschrift des EVU;
- c) gewünschtes Abfahrtdatum oder gewünschtes Ankunftsdatum der Zugtrasse;
- d) gewünschte Abfahrtszeit oder gewünschte Ankunftszeit der Zugtrasse;
- e) gewünschter Abfahrtbahnhof;
- f) gewünschter Zielbahnhof;
- g) gewünschte Höchstgeschwindigkeit;
- h) vorhandenes Wagenzuggewicht;
- i) vorhandenes Lokgewicht;
- j) vorhandene Zuglänge;
- k) vorhandene Mindestbremsleistung.

1.3 Ergänzung zu Punkt 3.4.2 Satz 1 Buchstabe b der SNB-AT

Arbeitstage im Sinne dieser Vorschrift sind die Wochentage Montag bis Freitag außer an Feiertagen in Niedersachsen und außer 24.XII. und außer 31.XII..

1.4 Ergänzung zu Punkt 3.4.4 Satz 2 der SNB-AT

Arbeitstage im Sinne dieser Vorschrift sind die Wochentage Montag bis Freitag außer an Feiertagen in Niedersachsen und außer 24.XII. und außer 31.XII..

1.5 Ergänzung zu Punkt 3.4.5 der SNB-AT

Arbeitstage im Sinne dieser Vorschrift sind die Wochentage Montag bis Freitag außer an Feiertagen in Niedersachsen und außer 24.XII. und außer 31.XII..

1.6 Abweichung von Punkt 3.6 der SNB-AT

Rahmenverträge können nicht abgeschlossen werden.

1.7 Ergänzung zu Punkt 4.4 der SNB-AT

Die von der Emsländischen Eisenbahn GmbH erbrachten Leistungen werden einmal monatlich in Rechnung gestellt. Die Rechnungstellung erfolgt nach Abschluss eines Kalendermonates bei Leistungen, die im Rahmen des Jahresnetzfahrplanes erbracht werden. Für alle anderen Leistungen erfolgt die Rechnungstellung nach Erstellung der Leistung.

Sofern im Vertrag keine andere Bankverbindung genannt ist, gilt für alle Entgeltzahlungen folgende Bankverbindung:

Bank: Sparkasse Emsland
Bankleitzahl: 266 500 01
Kontonummer: 1004951
IBAN: DE 47 266 500 01 000 100 49 51
SWIFT-BIC: NOLADE21EMS

1.8 Ergänzung zu Punkt 5.1.3 der SNB-AT

Sofern im Vertrag keine andere Stelle genannt ist, wird folgende Stelle benannt, die befugt und in der Lage ist, binnen kürzester Zeit betriebliche Entscheidungen im Namen der Emsländischen Eisenbahn GmbH zu treffen:

Zugleiter im Bahnhof Vormeppen
Schiessplatz 14
49716 Meppen.

Die Telefonnummer des Zugleiters im Bahnhof Vormeppen lautet:
0 59 31/ 27 77.

1.9 Ergänzung zu Punkt 5.2.1 der SNB-AT

Die Informationen über einzelne Zugfahrten erfolgen vom Zugleitbahnhof an den Triebfahrzeugführer per Mobilfunk-Fernsprechverbindung.

1.10 Ergänzung zu Punkt 5.2.2 Buchstabe a der SNB-AT

Das EVU stellt sicher, dass die Informationen über die Zusammensetzung des Zuges mindestens 3 Stunden vor der geplanten Zugfahrt per Telefax dem Zugleiter im Bahnhof Vormeppen vorliegen.

Die Telefaxnummer des Zugleiters im Bahnhof Vormeppen lautet:
0 59 31/ 54 94.

1.11 Ergänzung zu Punkt 5.2.2 Buchstabe b der SNB-AT

Das EVU stellt sicher, dass die Informationen über etwaige Besonderheiten des Zuges mindestens 3 Stunden vor der geplanten Zugfahrt per Telefax dem Zugleiter im Bahnhof Vormeppen vorliegen.

Die Telefaxnummer des Zugleiters im Bahnhof Vormeppen lautet:
0 59 31/ 54 94.

1.12 Ergänzung zu Punkt 5.2.2 Buchstabe c der SNB-AT

Der Triebfahrzeugführer informiert den Zugleiter über Unregelmäßigkeiten während der Benutzung der Eisenbahninfrastruktur, insbesondere über verspätungsrelevante Faktoren, mittels Mobilfunk-Fernsprechverbindung.

Die Telefonnummer des Zugleiters im Bahnhof Vormeppen lautet:
0 59 31/ 27 77.

1.13 Ergänzung zu Punkt 5.3.3 der SNB-AT

Zur Beseitigung von Störungen gilt die Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen.

1.14 Ergänzung zu Punkt 5.4 der SNB-AT

Die Mitarbeiter der Emsländischen Eisenbahn GmbH sind mit Dienstausweisen ausgestattet, sofern dieses zur Ausübung der ihnen übertragenen Aufgaben notwendig ist.

1.15 Ergänzung zu Punkt 5.5.1 der SNB-AT

Die Mitarbeiter der Emsländischen Eisenbahn GmbH sind mit Dienstausweisen ausgestattet, sofern dieses zur Ausübung der ihnen übertragenen Aufgaben notwendig ist.

1.16 Ergänzung zu Punkt 5.7.2 der SNB-AT

Die Emsländische Eisenbahn GmbH ist bemüht, die Instandhaltungs- und Baumaßnahmen in den Zugpausen durchzuführen. Sollten größere Instandhaltungs- oder Baumaßnahmen notwendig werden, die bei der Aufstellung des Fahrplanes noch nicht berücksichtigt werden konnten, ist eine Änderung des Fahrplanes oder der Ausfall von Zügen durch die Emsländische Eisenbahn GmbH ohne Zahlung eines Schadenersatzes möglich. Der Ausfall oder die Änderung des Fahrplanes werden dem EVU spätestens 14 Tage vor Durchführung der Baumaßnahme mitgeteilt.

1.17 Ergänzung zu Punkt 5.7.3 der NBS-AT

Die Information über Instandhaltungs- und Bauarbeiten, die aus Gründen der Sicherheit des Betriebes keinen Aufschub dulden, und Auswirkungen auf die Betriebsabwicklung des EVU haben, werden dem EVU in Textform übermittelt.

1.18 Ergänzung zu Punkt 7.2 der SNB-AT

Die nächste besetzte Betriebsstelle im Sinne von Punkt 7.2 der SNB-AT ist der Zugleiter im Bahnhof Vormeppen.

Die Telefonnummer des Zugleiters im Bahnhof Vormeppen lautet:
0 59 31/ 27 77.

2 Infrastrukturbeschreibung nebst Zugangsbedingungen

2.1 Allgemeines

Das Streckennetz der Emsländischen Eisenbahn GmbH umfasst folgende Strecken:

1. Meppen – Essen (Oldbg.);
2. Lathen – Werlte;
3. Meppen – Meppen-Emshafen;
4. Sedelsberg – Ocholt.

Die Strecken werden nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) betrieben. Bei allen Strecken handelt es sich um eingleisige nichtelektrifizierte Nebenbahnen mit der Regelspurweite von 1.435mm.

Auf allen Strecken wird der Zugleitbetrieb als Zugsicherungsverfahren angewendet. Der Zugleitbetrieb wird zentral für alle Strecken gesteuert vom Bahnhof Vormeppen an der Strecke Meppen – Essen (Oldbg.). Der Bahnhof Vormeppen befindet sich in Bahn-km 2,7. Die Adresse lautet:

Emsländische Eisenbahn GmbH
Bahnhof Vormeppen
Schießplatz 14
49716 Meppen.

Die Telefonnummer des Zugleiters im Bahnhof Vormeppen lautet:
0 59 31/ 27 77.

Die Telefaxnummer des Zugleiters im Bahnhof Vormeppen lautet:
0 59 31/ 54 94.

Auf allen Strecken ist Güterverkehr und touristischer Museumszugverkehr zugelassen.

Die maximale Zuglänge beträgt 700m.

Der Bremsweg beträgt im Regelfall 400m. Abweichungen hiervon sind soweit zutreffend bei den einzelnen Strecken angegeben.

Alle Züge werden in der Bremsstellung P gebremst.

Die Triebfahrzeuge müssen mit Mobilfunk-Fernsprechern ausgerüstet sein, die das D1-Mobilfunknetz der Deutschen Telekom AG nutzen. Die Nutzung anderer Mobilfunknetze ist nur nach vorherigem Nachweis der gleichen Erreichbarkeit wie im D1-Netz durch den Mobilfunknetzbetreiber gestattet.

Das Fahren ohne Streckenkenntnis ist untersagt.

Der Bahnhof Vormeppen ist an folgenden Tagen besetzt:
montags bis freitags außer an Feiertagen in Niedersachsen und nicht am 24.XII. und nicht am 31.XII..

Der Bahnhof Vormeppen ist zu folgenden Tageszeiten besetzt:
7:00 Uhr bis 17:00 Uhr.

Der Zugleiter koordiniert die Übergabe der Züge in den Übergangsbahnhöfen von und zur DB Netz AG.

Die Schlüsseltasten der Lichtzeichenanlagen werden mit dem Schießsystem „Zeiss Ikon Form 6“ bedient.

Die Schlüssel, die für das Befahren der Strecken benötigt werden, sind beim Zugleiter im Bahnhof Vormeppen vor Fahrtantritt gegen Empfangsbekanntnis in Empfang zu nehmen und unverzüglich nach Fahrtende wieder im Bahnhof Vormeppen abzugeben.

Die im Verlauf der Strecken liegenden Weichen sind handbediente Weichen, die vom Triebfahrzeugführer bedient werden.

Die Fahrzeuge, die auf den Strecken verkehren, müssen den Anforderungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung entsprechen.

2.2 Strecke Meppen – Essen (Oldbg.)

Die Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt 40km/h.

Die Strecke ist in Streckenklasse D4 eingestuft.

Die Strecke erfordert 52 Mindestbrems Hundertstel bei den Zügen.

Der Bremsweg bei der Lichtzeichenanlage im Bahnhof Bokeloh in Fahrtrichtung Meppen beträgt 291m.

Der Bremsweg bei den Bahnübergängen in Bahn-km 37,1/37,5/37,9/38,1 und 38,3 jeweils in beiden Fahrtrichtungen beträgt 300m.

Die Strecke ist an das Netz der DB Netz AG in den Bahnhöfen Meppen und Essen (Oldbg.) angebunden.

An der Strecke befinden sich folgende Bahnhöfe (in Klammern ist ggf. die Nutzlänge des längsten Umfahrgleises angegeben):

Bahn-km 2,7 Vormeppen (185m);

Bahn-km 6,9 Bokeloh;

Bahn-km 12,4 Schleper

Bahn-km 17,7 Haselünne (180m);

Bahn-km 26,6 Herzlake (120m);

Bahn-km 33,8 Helmighausen;

Bahn-km 37,5 Lönningen Personenbahnhof (120m);

Bahn-km 39,7 Lönningen Güterbahnhof (360m);

Bahn-km 44,2 Bunnen.

Die Bahnhofsgleise in Herzlake sind am Ende eines Abzweiges als Kopfbahnhof angeordnet.

An der Strecke befinden sich keine Haltepunkte.

Die Lage und die genaue Beschreibung der Gleisanschlüsse sind bei den jeweiligen Gleisanschlussinhabern zu erfragen.

Die maximale Streckenneigung beträgt ca. 38‰. Sie befindet sich zwischen dem Bahnhof Meppen und dem Bahnhof Vormeppen. Die Strecke steigt in Richtung Vormeppen auf einer Länge von ca. 1,5 km.

An der Strecke befinden sich eine Vielzahl nichttechnisch gesicherter Bahnübergänge.

An einzelnen Bahnübergängen ist die Streckenhöchstgeschwindigkeit aufgrund eingeschränkter Sichtverhältnisse reduziert, z. T. auf bis zu **10 km/h**. Die Geschwindigkeitsbeschränkungen werden im Buchfahrplan bekannt gegeben.

Der kleinste Bogenhalbmesser ist 190m.

Vor der erstmaligen Benutzung der Strecke muss das Personal des EVU eingewiesen werden. Die Einweisung umfasst 2 Einweisungsfahrten tagsüber (zwischen 7:00 Uhr und 17:00 Uhr). Soll die Strecke auch nachts (vor 7:00 Uhr oder nach 17:00 Uhr) befahren werden, ist eine weitere Einweisungsfahrt nachts (vor 7:00 Uhr oder nach 17:00 Uhr) notwendig.

Einweisungen erfordern vor Ort auf den Bahnhöfen Vormeppen, Haselünne und Lönigen einen Zeitaufwand von jeweils 6 Stunden, auf dem Bahnhof Bunnien einen Zeitaufwand von 2 Stunden und auf allen anderen Bahnhöfen einen Zeitaufwand von jeweils 4 Stunden.

Das eingewiesene Personal erhält eine Bescheinigung über die Einweisung. Die Einweisung verliert ihre Gültigkeit, wenn die Strecke länger als 1 Jahr nicht befahren wurde.

2.3 Strecke Meppen – Meppen-Emshafen

Die Strecke ist zum 02.06.2008 stillgelegt worden.

2.4 Strecke Lathen - Werlte

Die Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt 40km/h.

Die Strecke ist in Streckenklasse D4 eingestuft.

Die Strecke erfordert 48 Mindestbrems Hundertstel bei den Zügen.

Der Bremsweg bei der Lichtzeichenanlage am Haltepunkt Waldhöfe in Fahrtrichtung Lathen beträgt 300m.

Die Strecke ist an das Netz der DB Netz AG im Bahnhof Lathen angebunden.

An der Strecke befinden sich folgende Bahnhöfe (in Klammern ist ggf. die Nutzlänge des längsten Umfahrgleises angegeben):

Bahn-km 18,0 Sögel;

Bahn-km 22,5 Ostenwalde;

Bahn-km 24,7 Werlte-West;
Bahn-km 28,9 Werlte (100m).

An der Strecke befinden sich folgende Haltepunkte:
Bahn-km 3,7 Rupennest;
Bahn-km 16,8 Waldhöfe.

Die Lage und die genaue Beschreibung der Gleisanschlüsse sind bei den jeweiligen Gleisanschlussinhabern zu erfragen.

Die maximale Streckenneigung beträgt ca. 28‰. Sie befindet sich zwischen dem Haltepunkt Rupennest und dem Bahnhof Sögel. Die Strecke steigt in Richtung Sögel auf einer Länge von ca. 2,5 km.

An der Strecke befinden sich eine Vielzahl nichttechnisch gesicherter Bahnübergänge.

An einzelnen Bahnübergängen ist die Streckenhöchstgeschwindigkeit aufgrund eingeschränkter Sichtverhältnisse reduziert, z. T. auf bis zu 5 km/h. Die Geschwindigkeitsbeschränkungen werden im Buchfahrplan bekannt gegeben.

Der kleinste Bogenhalbmesser ist 190m.

Vor der erstmaligen Benutzung der Strecke muss das Personal des EVU eingewiesen werden. Die Einweisung umfasst 2 Einweisungsfahrten tagsüber (zwischen 7:00 Uhr und 17:00 Uhr). Soll die Strecke auch nachts (vor 7:00 Uhr oder nach 17:00 Uhr) befahren werden, ist eine weitere Einweisungsfahrt nachts (vor 7:00 Uhr oder nach 17:00 Uhr) notwendig.

Einweisungen erfordern vor Ort auf allen Bahnhöfen einen Zeitaufwand von jeweils 4 Stunden.

Das eingewiesene Personal erhält eine Bescheinigung über die Einweisung. Die Einweisung verliert ihre Gültigkeit, wenn die Strecke länger als 1 Jahr nicht befahren wurde.

2.5 Strecke Sedelsberg – Ocholt-Westerstede

Die Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt 30km/h.

Die Strecke ist in Streckenklasse CE eingestuft.

Die Strecke erfordert 39 Mindestbrems Hundertstel bei den Zügen.

Die Strecke ist an das Netz der DB Netz AG im Bahnhof Ocholt-Westerstede angebunden.

An der Strecke befinden sich folgende Bahnhöfe (in Klammern ist ggf. die Nutzlänge des längsten Umfahrgleises angegeben):

Bahn-km 34,5 Sedelsberg (180m);
Bahn-km 38,9 Scharrel;
Bahn-km 42,2 Ramsloh;

Bahn-km 45,9 Strücklingen;
Bahn-km 49,4 Elisabethfehn;
Bahn-km 52,4 Barßel;
Bahn-km 57,5 Godensholt.

An der Strecke befinden sich folgende Haltepunkte:

Bahn-km 51,8 Barßel-Hafen;
Bahn-km 55,1 Carolinenhof.

Die Lage und die genaue Beschreibung der Gleisanschlüsse sind bei den jeweiligen Gleisanschlussinhabern zu erfragen.

Die maximale Streckenneigung beträgt weniger als 10‰.

In Bahn-km 49,420 befindet sich eine Eisenbahnklappbrücke über den Elisabethfehnkanal. Diese ist in beiden Fahrtrichtungen durch Brückendeckungssignale gesichert.

An der Strecke befinden sich eine Vielzahl nichttechnisch gesicherter Bahnübergänge.

An einzelnen Bahnübergängen ist die Streckenhöchstgeschwindigkeit aufgrund eingeschränkter Sichtverhältnisse reduziert, z. T. auf bis zu 20 km/h. Die Geschwindigkeitsbeschränkungen werden im Buchfahrplan bekannt gegeben.

Der Bahnübergang in Bahn-km 52,257 wird durch einen örtlichen Schrankenposten gesichert.

Der Bahnübergang in Bahn-km 42,195 wird durch einen örtlichen Sicherungsposten gesichert.

Der kleinste Bogenhalbmesser ist 190m.

Vor der erstmaligen Benutzung der Strecke muss das Personal des EVU eingewiesen werden. Die Einweisung umfasst 2 Einweisungsfahrten tagsüber (zwischen 7:00 Uhr und 17:00 Uhr). Soll die Strecke auch nachts (vor 7:00 Uhr oder nach 17:00 Uhr) befahren werden, ist eine weitere Einweisungsfahrt nachts (vor 7:00 Uhr oder nach 17:00 Uhr) notwendig.

Einweisungen erfordern vor Ort auf allen Bahnhöfen einen Zeitaufwand von jeweils 4 Stunden.

Das eingewiesene Personal erhält eine Bescheinigung über die Einweisung. Die Einweisung verliert ihre Gültigkeit, wenn die Strecke länger als 1 Jahr nicht befahren wurde.

3 Entgeltgrundsätze

3.1 Grundsatz und Ziele

Das Schienennetz der Emsländischen Eisenbahn GmbH wird als Nebenbahnnetz im ländlichen Raum aus Gründen der Wirtschaftsförderung vorgehalten.

Die Entgelte sollen so bemessen sein, dass die regionale Wirtschaft den Verkehrsträger Schiene möglichst kostengünstig nutzen kann. Darüber hinaus sollen die Entgelte so bemessen sein, dass sie die Kosten der Eisenbahninfrastruktur so weit wie möglich decken.

Auf eine Eigenkapitalverzinsung wird mindestens mittelfristig verzichtet.

3.2 Pflichtleistungen

Folgende Pflichtleistungen werden angeboten:

- a) Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen;
- b) Gestattung der Nutzung zugewiesener Zugtrassen;
- c) Koordination der Zugbewegungen und die Bereitstellung von Informationen über die Zugbewegungen;
- d) Bereitstellung aller anderen Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.

3.2.1 Bearbeitungspauschale

Die Pflichtleistung nach Punkt 3.2 Buchstabe a) (Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen) wird über eine Bearbeitungspauschale in Rechnung gestellt. Dabei wird unterstellt, dass die Bearbeitung einen Zeitaufwand von 3 Stunden umfasst.

Die Bearbeitungspauschale ist von jedem EVU, mit dem ein Vertrag geschlossen wird, einmal je Fahrplanperiode zu entrichten.

Die Höhe der Bearbeitungspauschale wird in der Liste der Entgelte veröffentlicht.

3.2.2 Trassengrundpreis

Die Pflichtleistungen nach Punkt 3.2 Buchstaben b) und c) werden über ein entfernungsbezogenes Entgelt als Trassengrundpreis in Rechnung gestellt.

Die Höhe der Trassengrundpreise wird in der Liste der Entgelte veröffentlicht.

3.2.3 Leistungsabhängige Mehrungen

3.2.3.1 Zuschlag für schwere Züge

Die leistungsabhängigen Mehrungen sollen die Kosten decken, die durch eine erhöhte Nutzung der Infrastruktur anfallen. Im Bereich des Nebenbahnnetzes der Emsländischen Eisenbahn GmbH verkehren im Regelfall Züge mit einem Wagenzuggewicht bis maximal 1.200t.

Sollte ausnahmsweise ein Zug verkehren mit einem Wagenzuggewicht von mehr als 1.200t, wird hierfür ein Zuschlag in Form eines Vomhundertsatzes auf den Trassengrundpreis erhoben.

Der Vomhundertsatz wird in der Liste der Entgelte veröffentlicht.

3.2.3.2 Zuschlag für verspätete Nutzung der Trassen

Die Erhebung eines Zuschlages für eine verspätete Nutzung der bestellten und genehmigten Zugtrassen soll eine fahrplankonforme Nutzung der Infrastruktur sichern.

Er wird nicht anhand von entstehenden Kosten berechnet.

Er ist abhängig von der Zeit, um die die bestellte und genehmigte Trasse verspätet genutzt wird.

Die Höhe des Zuschlages für die verspätete Nutzung der Trassen wird in der Liste der Entgelte veröffentlicht.

3.2.4 Leistungsabhängige Minderungen

3.2.4.1 Minderung für verspätete Nutzung der Trassen

Die leistungsabhängigen Minderungen sollen für die Emsländische Eisenbahn GmbH einen indirekten Anreiz bilden, das Streckennetz ständig so vorzuhalten, dass es ohne Einschränkungen befahrbar ist. Sollte dieses ausnahmsweise einmal nicht möglich sein, wird der Trassenpreis leistungsabhängig gemindert.

Die Minderung wird nicht anhand von entstehenden Kosten berechnet.

Die Minderung ist abhängig von der Zeit, um die die bestellte und genehmigte Trasse verspätet genutzt wird.

Die Höhe der Minderung für die verspätete Nutzung der Trassen wird in der Liste der Entgelte veröffentlicht.

3.2.4.2 Minderung für Verspätungen infolge vorübergehender Langsamfahrstellen

Bei einer Unterschreitung der Streckenhöchstgeschwindigkeit aufgrund von vorübergehenden Langsamfahrstellen werden für jede angemeldete und genehmigte Trasse, in deren Verlauf sich eine vorübergehende Langsamfahrstelle befindet, ein Betrag erstattet.

Diese leistungsabhängige Minderung wird nicht vorgenommen bei Langsamfahrstellen, die dauerhaft eingerichtet sind.

Die Höhe des Erstattungsbetrages ist in der Liste der Entgelte veröffentlicht.

Die Summe der Erstattungsbeträge aufgrund von vorübergehenden Langsamfahrstellen beträgt maximal 20 vom Hundert des Trassengrundpreises nach Punkt 3.2.2..

3.2.5 Trassenstudien

Beantragt ein EVU eine Trasse und schließt keinen Vertrag mit der Emsländischen Eisenbahn GmbH, obwohl diese dem EVU die beantragte Trasse anbieten konnte, hat das EVU die Kosten für die Trassenstudie zu tragen.

Die Höhe der Kosten für eine Trassenstudie ist in der Liste der Entgelte veröffentlicht.

3.2.6 Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV)

Die Pflichtleistung nach Punkt 3.2 Buchstabe d) (Bereitstellung aller anderen Informationen, die zur Durchführung des Verkehrs, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind) umfasst die Bereitstellung der Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV).

Die SbV wird von der Emsländischen Eisenbahn GmbH zur Verfügung gestellt und ist auf den Triebfahrzeugen mitzuführen.

Das Entgelt für die Sammlung betrieblicher Vorschriften ist in der Liste der Entgelte veröffentlicht.

3.3 Zusatzleistungen

Folgende Zusatzleistungen werden angeboten:

- a) Einweisungsfahrten für nicht Streckenkundige;
- b) Lotsendienste;
- c) Zugfahrten außerhalb der gewöhnlichen Betriebszeiten;
- d) Notfallmanagement.

3.3.1 Einweisungsfahrten für nicht Streckenkundige

Die Einweisungsfahrten für nicht Streckenkundige werden sowohl tags (zwischen 7:00 Uhr und 17:00 Uhr) als auch nachts (vor 7:00 Uhr oder nach 17:00 Uhr) angeboten.

Das Triebfahrzeug für die Einweisungsfahrten ist von dem EVU, dessen Personal die Streckenkunde vermittelt werden soll, zu stellen.

Das Entgelt für die Einweisungsfahrten wird berechnet für einen Personaleinsatz der Emsländischen Eisenbahn GmbH, der am Bahnhof Vormeppen beginnt und endet. Das Entgelt wird nach Aufwand für jede angefangene Zeitstunde berechnet.

Das Entgelt für die Einweisungsfahrten ist zusätzlich zu dem Entgelt zu zahlen, das für die Bereitstellung der Zugtrasse für die Einweisungsfahrt erhoben wird.

Die Höhe des Entgeltes für Einweisungsfahrten ist in der Liste der Entgelte veröffentlicht.

3.3.2 Lotsendienste

Lotsendienste werden sowohl tags (zwischen 7:00 Uhr und 17:00 Uhr) als auch nachts (vor 7:00 Uhr oder nach 17:00 Uhr) angeboten.

Das Triebfahrzeug für die Lotsendienste ist von dem EVU zu stellen.

Das Entgelt für die Lotsendienste wird berechnet für einen Personaleinsatz der Emsländischen Eisenbahn GmbH, der am Bahnhof Vormeppen beginnt und endet. Das Entgelt wird nach Aufwand für jede angefangene Zeitstunde berechnet.

Das Entgelt für die Lotsendienste ist zusätzlich zu dem Entgelt zu zahlen, das für die Bereitstellung der Zugtrasse für die Lotsenfahrt erhoben wird.

Die Höhe des Entgeltes für Lotsendienste ist in der Liste der Entgelte veröffentlicht.

3.3.3 Zugfahrten außerhalb der gewöhnlichen Betriebszeiten

3.3.3.1 angemeldete Zugfahrten außerhalb der gewöhnlichen Betriebszeiten

Auch außerhalb der gewöhnlichen Besetzungszeiten des Zugleitbahnhofes Vormeppen können Zugfahrten durchgeführt werden.

Die Fahrten außerhalb der gewöhnlichen Besetzungszeiten des Zugleitbahnhofes Vormeppen können montags bis freitags außer an Feiertagen in Niedersachsen und nicht am 24. XII. und nicht am 31. XII. vor 7:00 Uhr oder nach 17:00 Uhr stattfinden.

Fahrten an Samstagen, an Sonntagen, an Feiertagen in Niedersachsen und am 24.XII. und 31.XII. können nur durchgeführt werden, sofern Personal verfügbar ist.

Die Kosten für die zusätzliche Besetzung des Zugleitbahnhofes richten sich nach dem Selbstkosten für das zusätzlich erforderliche Personal.

Die Höhe des Entgeltes für die zusätzliche Besetzung des Bahnhofes Vormeppen infolge angemeldeter Zugfahrten ist in der Liste der Entgelte veröffentlicht.

3.3.3.2 Zugfahrten außerhalb der gewöhnlichen Betriebszeiten infolge von Zugverspätungen

Im Betriebsablauf kann es zu Verspätungen kommen, die das EVU zu verantworten hat. Sollte hierdurch die Besetzung des Zugleitbahnhofes über die regelmäßige Besetzung hinaus erforderlich werden, ist ein zusätzliches Entgelt zu entrichten,

Die Höhe des Entgeltes für die zusätzliche Besetzung des Zugleitbahnhofes Vormeppen infolge von Zugverspätungen ist in der Liste der Entgelte veröffentlicht.

3.3.4 Notfallmanagement

Die Emsländische Eisenbahn GmbH stellt das Notfallmanagement sicher. Es umfasst die Einsatzbereitschaft eines Notfallmanagers während der erforderlichen Zeiten und die mit dem Unfall verbundenen Verwaltungsarbeiten. Der Notfallmanager rückt bei Unfällen zur Unfallstelle aus und leitet die erforderlichen Maßnahmen nach der BUVO-NE ein.

Das Entgelt für das Notfallmanagement wird berechnet für einen Personaleinsatz der Emsländischen Eisenbahn GmbH, der am Bahnhof Vormeppen beginnt und endet. Das Entgelt wird nach Aufwand für jede angefangene Zeitstunde berechnet.

Das Entgelt ist von dem Verursacher des Einsatzes des Notfallmanagers zu zahlen.

Die Höhe des Entgeltes für das Notfallmanagement ist in der Liste der Entgelte veröffentlicht.

3.4 Nebenleistungen

Folgende Nebenleistungen werden angeboten:

- a) Nutzung des Gleises 1 im Bahnhof Werlte zur Triebwagenabstellung während der Nutzung als Trauzimmer;

- b) Streckensperrung;
- c) Gestellung von Sicherungsposten.

3.4.1 Nutzung des Gleises 1 im Bahnhof Werlte zur Triebwagenabstellung während der Nutzung als Trauzimmer

Der Triebwagen, der von der Museumseisenbahn Hümmlinger Kreisbahn e. V., Werlte, genutzt wird, ist als Trauzimmer gewidmet. Hierfür wird das Gleis 1 im Bahnhof Werlte für höchstens 3 Stunden je Trauung zur Verfügung gestellt.

Die Höhe des Entgeltes für die Nutzung des Gleises 1 im Bahnhof Werlte zur Triebwagenabstellung während der Nutzung als Trauzimmer ist in der Liste der Entgelte veröffentlicht.

3.4.2 Streckensperrung

Die Strecken können auf Antrag für eine bestimmte Dauer in einem bestimmten Abschnitt für alle Zug- und Rangierfahrten gesperrt werden. Diese Dienstleistung ist für den Besteller der Streckensperrung kostenpflichtig.

Die Kosten für die Streckensperrung sind abhängig von der Länge der gesperrten Strecke und von der Dauer der Streckensperrung.

Als Regelmaß für die Sperrung einer Strecke gelten 300m. Bei längeren zu sperrenden Abschnitten sind mehrere Streckensperrungen zu beantragen.

Im Regelfall wird die Strecke für 1 Kalendertag gesperrt. Längere Sperrungen sind möglich.

Die Höhe des Entgeltes für eine Streckensperrung ist in der Liste der Entgelte veröffentlicht.

3.4.3 Gestellung eines Sicherungspostens

Beim vorübergehenden Unterschreiten von Mindestabständen zum Regellichtraum ist der Einsatz von Sicherungsposten erforderlich. Dieses kann z. B. infolge von Baustellen, Volksfesten, Großveranstaltungen, etc nötig werden. Der Betriebsleiter der Emsländischen Eisenbahn GmbH entscheidet, ob der Einsatz eines Sicherungspostens erforderlich ist. Die Kosten für den Einsatz des Sicherungspostens sind von dem Veranlasser zu tragen, z. B. dem Bauherrn oder dem Veranstalter des Volksfestes o. ä.. Sie sind nicht von dem EVU zu tragen, das die Strecke nutzt.

Sicherungsposten werden sowohl tags (zwischen 7:00 Uhr und 17:00 Uhr) als auch nachts (vor 7:00 Uhr oder nach 17:00 Uhr) gestellt.

Das Entgelt für die Sicherungsposten wird berechnet für einen Personaleinsatz der Emsländischen Eisenbahn GmbH, der am Bahnhof Vormeppen beginnt und endet. Das Entgelt wird nach Aufwand für jede angefangene Zeitstunde berechnet.

Die Höhe des Entgeltes für den Einsatz eines Sicherungspostens ist in der Liste der Entgelte veröffentlicht.

3.5 Stornierungsentgelt

Das Stornierungsentgelt deckt die Kosten für den Aufwand, der mit der Stornierung verbunden ist und die Mindereinnahmen, die mit der eventuellen Nichtweitervermarktung der stornierten Trasse verbunden sind.

Dabei wird unterstellt, dass bei einer Stornierung mehr als 30 Tage vor der geplanten Zugfahrt die Trasse noch weiter vermarktet werden kann. Hier wird lediglich die Bearbeitungspauschale nach Punkt 3.2.1 in Rechnung gestellt.

Bei einer Stornierung zwischen 30 und mehr als 14 Tagen vor der geplanten Zugfahrt wird die Bearbeitungspauschale nach Punkt 3.2.1 und die Hälfte des Trassengrundpreises nach Punkt 3.2.2 in Rechnung gestellt .

Bei einer Stornierung 14 Tage oder weniger vor der geplanten Zugfahrt wird die Bearbeitungspauschale nach Punkt 3.2.1 und der Trassengrundpreis nach Punkt 3.2.2 in voller Höhe in Rechnung gestellt.

3.6 Mahngebühren

Die Mahngebühren decken die Kosten, die mit der verlängerten Überwachung der Zahlung, der Erstellung der Mahnung und dem Versand verbunden sind.

Die 1. außergerichtliche Mahnung wird nach einer Überschreitung des Zahlungsziels von 14 Tagen versandt.

Die 2. außergerichtliche Mahnung wird nach einer Überschreitung des Zahlungsziels von 30 Tagen versandt.

Die Höhe des Entgeltes für Mahnungen ist in der Liste der Entgelte veröffentlicht.

4. Kapazitätszuweisung

Auf dem Steckennetz der Emsländischen Eisenbahn GmbH fand bisher nur Güterverkehr in begrenztem Umfang statt. Deshalb erübrigt sich momentan die weitere detailliertere Ausgestaltung der Kapazitätszuweisung.

Vor diesem Hintergrund werden die Regelungen in den SNB-AT, Kap. 3.2 bis 3.4 für ausreichend erachtet. Zu einem späteren Zeitpunkt sind diese Regelungen zu überprüfen und ggf. zu konkretisieren.

5. Sonstiges

5.1 Gerichtsstand

Gerichtsstand ist Meppen.

5.2 Recht

Es gilt ausschließlich deutsches Recht.

5.3 Salvatorische Klausel

Sollten einzelne Bestimmungen dieser Nutzungsbedingungen unwirksam sein oder aus Rechtsgründen nicht durchgeführt werden können, ohne dass damit die Aufrechterhaltung der Nutzungsbedingungen unzumutbar wird, werden dadurch die übrigen Bestimmungen der Benutzungsbedingungen nicht berührt. Das gleiche gilt bei einer Regelungslücke. Anstelle der unwirksamen, undurchführbaren oder lückenhaften Regelung sind die Benutzungsbedingungen so zu ergänzen oder auszulegen, dass die angestrebten Ziele möglichst erreicht werden.