



**Schienenennetznutzungsbedingungen der
Regiobahn GmbH**

**Besonderer Teil
(SNB-BT)**

Gültig ab: 01.03.2023

Inhaltsverzeichnis

1.	Allgemeine Informationen	4
1.1	<i>Zweck und Geltungsbereich</i>	4
1.2	<i>Voraussetzung zur Nutzung des Schienennetzes</i>	4
2.	Beschreibung des Schienennetzes	4
2.1	<i>Schienennetz und Verkehrsleistung</i>	4
2.2	<i>Technische und betriebliche Parameter des Schienennetzes</i>	4
2.3	<i>Übergang zu anderen Streckennetzen</i>	8
2.4	<i>Bekanntgabe von Änderungen.....</i>	8
2.5	<i>Streckenöffnungszeiten.....</i>	8
3.	Grundsatzkriterien für die Zuweisung von Schienenwegkapazität.....	9
3.1	<i>Bereitstellung von Betriebsmitteln.....</i>	9
3.2	<i>Anlagenbedienung durch den Zugangsberechtigten</i>	9
3.3	<i>Einsatz von Dampflokomotiven.....</i>	9
4.	Zugang zum Kommunikationsnetz	10
5.	Notfallmanagement des ZB.....	10
6.	Entgeltgrundsätze	10
6.1	<i>Grundsätze</i>	10
6.2	<i>Grundleistungen.....</i>	11
6.3	<i>Trassenentgelt.....</i>	11
6.4	<i>Stornierungsentgelte.....</i>	11

0 Verzeichnis der Abkürzungen

AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AT	Allgemeiner Teil
BT	Besonderer Teil
Ril 408	Fahrdienstvorschrift
EBO	Eisenbahn-, Bau- und Betriebsordnung
ERegG	Eisenbahnregulierungsgesetz
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
NBS	Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen
SNB	Schienennetznutzungsbedingungen
Tfz	Triebfahrzeug
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
ZB	Zugangsberechtigter

KDGE	Düsseldorf Gerresheim
KDOH	Wuppertal Dornap-Hahnenfurth
KDOP	Abzweig Dornap
KME	Mettmann Stadtwald
KNW	Neuss Hauptbahnhof
KKSE	Kaarster See

1. ALLGEMEINE INFORMATIONEN

1.1 Zweck und Geltungsbereich

Die SNB der Regiobahn GmbH sind unterteilt in einen allgemeinen Teil (SNB-AT) und einen besonderen Teil (SNB-BT).

1.2 Voraussetzung zur Nutzung des Schienennetzes

Voraussetzung zur Nutzung des Schienennetzes ist der Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages zwischen der Regiobahn GmbH und dem ZB.

2. BESCHREIBUNG DES SCHIENENNETZES

2.1 Schienennetz und Verkehrsleistung

Nachfolgend wird das Schienennetz der Regiobahn GmbH dargestellt und mit technischen Parametern beschrieben. Die betrieblichen und technischen Standards auf allen Schienenwegen der Regiobahn GmbH sind für den Personen-/Güterverkehr eingerichtet.

Strecken Nr.	Streckenabschnitt			Verkehrs- leistung
	von	bei	nach	
2530	DB Netz AG	KNW	KKSE	SPNV
2423	DB Netz AG	KDGE	KDOH	SGV, SPNV
2727	DB Netz AG	KDOH	KDOP	SPNV

2.2 Technische und betriebliche Parameter des Schienennetzes

Für die Betriebsdurchführung gelten die Richtlinie 408 und die Angaben zum Streckenbuch der Regiobahn GmbH.

Für die unter Ziffer 2.1 genannten Streckenabschnitte gelten nachfolgende Parameter:

Pos.	Benennung	Angabe
1	Höchstgeschwindigkeit (km/h) Strecke Neuss Hbf – Kaarster See Strecke Düsseldorf-Gerresheim – Mettmann Stadtwald Strecke Mettmann Stadtwald – Dornap-Hahnenfurth Strecke Dornap-Hahnenfurth – Abzweig Dornap	 80 80 100 80
2	Streckenklasse Strecke Neuss Hbf – Kaarster See Strecke Düsseldorf-Gerresheim – Mettmann Stadtwald Strecke Mettmann Stadtwald – Dornap-Hahnenfurth Strecke Dornap-Hahnenfurth – Abzweig Dornap	 C2 D4 D4 D4
3a	Zulässige Zuglänge der Güterzüge (m) Strecke Düsseldorf-Gerresheim – Mettmann Stadtwald Strecke Mettmann Stadtwald – Dornap-Hahnenfurth	 515 515
3b	Zulässige Zuglänge der Reisezüge (m) Strecke Neuss Hbf – Kaarster See Strecke Düsseldorf-Gerresheim – Mettmann Stadtwald Strecke Mettmann Stadtwald – Dornap Hahnenfurth Strecke Dornap-Hahnenfurth – Abzweig Dornap	 75 75 75 75
4	Streckenategorie Strecke Neuss Hbf – Kaarster See Strecke Düsseldorf-Gerresheim – Mettmann Stadtwald Strecke Mettmann Stadtwald – Dornap-Hahnenfurth Strecke Dornap-Hahnenfurth – Abzweig Dornap	 eingleisig zweigleisig zweigleisig zwei- und ein- gleisig
5	Elektrifizierung Strecke Neuss Hbf – Kaarster See Strecke Düsseldorf-Gerresheim – Mettmann Stadtwald Strecke Mettmann Stadtwald – Dornap-Hahnenfurth Dornap Hahnenfurth – Abzweig Dornap	 nicht vorhanden

6a	Gleisgeometrie, kleinster Bogenhalbmesser (m) Strecke Neuss Hbf – Kaarster See Strecke Düsseldorf-Gerresheim – Mettmann Stadtwald Strecke Mettmann Stadtwald – Dornap-Hahnenfurth Strecke Dornap-Hahnenfurth-Abzweig Dornap	297,00 229,70 279,40 360,00
6b	Gleisgeometrie, größte Neigung (‰) Strecke Neuss Hbf – Kaarster See Strecke Düsseldorf-Gerresheim – Mettmann Stadtwald Strecke Mettmann Stadtwald – Dornap-Hahnenfurth Strecke Dornap-Hahnenfurth – Abzweig Dornap	04,187 11,905 12,091 35,000
7	Bremsweg Strecke Neuss Hbf – Kaarster See Strecke Düsseldorf-Gerresheim – Mettmann Stadtwald Strecke Mettmann Stadtwald – Dornap-Hahnenfurth Strecke Dornap-Hahnenfurth – Abzweig Dornap	700 m 700 m 700 m 700 m
8	Bremshundertstel Strecke Neuss Hbf – Kaarster See Strecke Düsseldorf-Gerresheim – Mettmann Stadtwald Strecke Mettmann Stadtwald – Abzweig Dornap	P 100 Mbr G 97 Mbr P 107 Mbr G 99 Mbr P 100Mbr G 97 Mbr
9	Kommunikationssysteme Strecke Neuss Hbf – Kaarster See Strecke Düsseldorf-Gerresheim – Mettmann Stadtwald Strecke Mettmann Stadtwald – Dornap-Hahnenfurth Strecke Dornap-Hahnenfurth – Hp Hahnenfurth/Düssel Strecke Hp Hahnenfurth/Düssel – Abzweig Dornap	P-GSM Mobilfunktelefon P-GSM Mobilfunktelefon P-GSM/ Mobilfunktelefon P-GSM Mobilfunktelefon GSM-R

10	Betriebslänge (km) Normalspur, gesamt Strecke Neuss Hbf – Kaarster See Strecke Düsseldorf-Gerresheim – Mettmann Stadtwald Strecke Mettmann Stadtwald – Dornap-Hahnenfurth Strecke Dornap-Hahnenfurth – Abzweig Dornap	32,276 07,469 9,971 04,935 1,806
11	Zahl der Weichen u. Kreuzungen insgesamt davon ferngestellt davon ortsbedient (Handweiche) davon ortsbedient (EOW) Feste Kreuzung	28 13 10 5 1
12	Zahl der Betriebsstellen Bahnhöfe Haltepunkte Rangierbahnhöfe	3 6 1
12a	Bahnübergänge insgesamt davon technisch gesichert	5 5
12b	Reisendensicherung insgesamt davon technisch gesichert Mettmann Stadtwald, Mettmann Zentrum, Neanderthal Ikea Kaarst und Kaarst Mitte/Holzbüttgen davon nicht technisch gesichert Kaarster See	6 5 HP/FÜ ÜS 1 Rangierfahrt Tf
13	Regellichtraumprofil nach § 9 EBO Einschränkungen	keine

14	Zahl der Langsamfahrstellen ständig eingerichtete Langsamfahrstellen	keine
15	PZB Strecke Neuss Hbf – Kaarster See Strecke Düsseldorf-Gerresheim – Mettmann Stadtwald Strecke Mettmann Stadtwald – Dornap-Hahnenfurth Strecke Dornap-Hahnenfurth – Abzweig Dornap Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen mit PZB ausgerüstet sein.	vorhanden vorhanden vorhanden vorhanden

Eine Übersicht über das Gleisschema der Regiobahn GmbH können Sie der als Anlage 1 beigefügten Zeichnung entnehmen.

2.3 Übergang zu anderen Streckennetzen

Eine Übergangsmöglichkeit zu Streckennetzen benachbarter Infrastrukturbetreiber (DB Netz AG) besteht in folgenden Betriebsstellen:

- KNW (km 0,841)
- KDGE (km 5,529)
- **KDOP (km 21,4)**

2.4 Bekanntgabe von Änderungen

Änderungen zu den Streckenparametern werden den zugangsberechtigten Vertragspartnern durch die Regiobahn GmbH direkt schriftlich bekannt gegeben.

2.5 Streckenöffnungszeiten

Die Strecke ist durchgehend geöffnet.

3. GRUNDSATZKRITERIEN FÜR DIE ZUWEISUNG VON SCHIENENWEGKAPAZITÄT

3.1 Bereitstellung von Betriebsmitteln

Der für die Zustellung ins Kalkwerk Oetelshofen erforderliche Weichenschlüssel wird dem ZB in der erforderlichen Anzahl von der Regiobahn GmbH zur Verfügung gestellt.

3.2 Anlagenbedienung durch den ZB

Für die selbständige Bedienung der Betriebsanlagen in KDOH gilt für das ZB die betriebliche Information 04/2020 „Bedienungsanleitung Bf KDOH“ der Regiobahn GmbH in ihrer jeweils gültigen Fassung.

3.3 Einsatz von Dampflokomotiven

Besondere Bestimmungen für Dampfzugfahrten:

Der ZB ist für die Brandschutzmaßnahmen auf den Strecken Neuss Hbf – Kaarster See und Düsseldorf Gerresheim – Mettmann Stadtwald - Dornap-Hahnenfurth – Abzweig Dornap verantwortlich. Für Züge, die mit kohlebefeuerter Dampflokomotive bespannt sind, gelten folgende Bestimmungen:

- Der ZB sorgt für die ordnungsgemäße Indienststellung der Lok und der Wagen.
- Zur Vermeidung von Funkenflug und Herausfallen von glühenden Schlacken müssen die einschlägigen Vorschriften nach DAT erfüllt sein.
- Während der Fahrt sind auf der Dampflokomotive Handfeuerlöscher mitzuführen
- Zur Verhütung von Flächenbränden weisen wir die Triebfahrzeugbediensteten besonders an, dass bei der Fahrt, insbesondere durch oder vorbei an Waldungen, feuergefährdeten Anlagen, Brückenbauwerken mit hölzernem Belag, Schwellenstapeln usw. zur Verhinderung von Funkenflug möglichst nicht gefeuert, die Regler möglichst wenig geöffnet und die Aschkastenklappen geschlossen werden. Putzwolle und andere zu Flugfeuer Veranlassung gebende Stoffe dürfen nicht in die Feuerbüchse, glühende Schlacken nicht auf oder neben den Bahnkörper geworfen werden.
- Am Feuer ist mit allergrößter Sorgfalt zu arbeiten.
- Das Qualmen der Lok ist dort zu vermeiden, wo Personen belästigt werden könnten.
- Wenn die Gefahr von Bränden besteht, stellt der ZB bei allen Zügen mit Dampflokomotive eine Brandwache, die sich auf der Plattform des letzten Wagens

aufzuhalten hat und Sofortmaßnahmen gegen beginnende Brände durchführt, zusätzliche Begleitung der Züge auf der Straße durch Feuerwehr oder ZB mit entsprechender Brandbekämpfungsausrüstung. Die Brandwache hat mit dem Lokpersonal Funkkontakt zu halten.

- Besteht bei trockener Witterung unmittelbare Gefahr von Bränden, muss für die Dampflok eine Diesellok eingesetzt werden. Bei anhaltender Trockenheit mit akuter Waldbrandgefahr (siehe aktuelle Wetterdaten, evtl. auch über DWD) sind alle Dampflok bespannten Züge durch Dieseltraktion zu ersetzen.

Verantwortlich für die Einhaltung dieser Bestimmung ist der bestellende ZB.

4. ZUGANG ZUM KOMMUNIKATIONSNETZ

Die Verständigung mit dem Fahrdienstleiter der Regiobahn GmbH und dem ZB erfolgt über P-GSM, als Rückfallebene über Mobiltelefone.

Der Fahrdienstleiter ist über die im INV angegebenen Telefonnummern zu erreichen.

5. NOTFALLMANAGEMENT DES ZB

Bei gefährlichen Ereignissen im Sinne der BUVO-NE stellt der ZB der Regiobahn GmbH die erforderlichen Daten und Dokumente zur Verfügung, damit die Regiobahn GmbH die gesetzlich geforderten Untersuchungen durchführen kann.

Darüber hinaus stellt der ZB ein geeignetes und während der Nutzungsdauer jederzeit erreichbares Notfallmanagementsystem sicher. Die Ansprechpartner mit Rufnummer sind der Betriebsleitung gemäß INV der Regiobahn GmbH mindestens drei Werktage vor Verkehrsaufnahme und vor jeder Änderung schriftlich mitzuteilen.

6. ENTGELTGRUNDSÄTZE

6.1 Grundsätze

Die Trassenentgelte für die Nutzung des Schienennetzes der Regiobahn GmbH werden für folgende Marktsegmente erhoben:

- Schienenpersonennahverkehr
- Schienenpersonenfernverkehr
- Güterverkehr, Lastfahrt

- Güterverkehr, Leerfahrt

- Lokfahrt

Gemäß § 31 Abs. 1 ERegG weist die Regiobahn GmbH das Entgelt für das Mindestzugangspaket in Euro je Trassenkilometer für o.g. Marktsegmente aus.

6.2 Grundleistungen

Im Trassenentgelt enthaltene Grundleistungen entsprechen dem Mindestzugangspaket nach Anlage 2 ERegG.

6.3 Trassenentgelt

Das Trassenentgelt wird durch die Multiplikation der Trassenkilometer (Nutzung) und dem Trassenpreis des betreffenden Marktsegmentes ermittelt.

6.4 Stornierungsentgelte

Für entgegen den vertraglichen Vereinbarungen nicht genutzte Eisenbahninfrastruktur, Schienenwege oder nicht in Anspruch genommene Leistungen verlangt die Regiobahn GmbH ein Entgelt. Das Stornierungsentgelt ergibt sich aus den Entgeltgrundsätzen im Zusammenhang mit der Liste der Entgelte. Stornierungen betreffen grundsätzlich die gesamte Bestellung. Eine Stornierung von Teilleistungen ist nicht möglich.