



Häfen und Güterverkehr Köln AG

Harry-Blum-Platz 2

50678 Köln

Schienennetz-Benutzungsbedingungen der
Häfen und Güterverkehr Köln AG
- Besonderer Teil (SNB - BT)

Stand: April 2009

0	Verzeichnis der Abkürzungen	3
1	Schienennetz/Infrastrukturzugang	4
2	Entgeltgrundsätze	7
3	Eisenbahninfrastrukturnutzung	10
4	Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten	10
5	Notfallmanagement	10
6	Sonstige Bestimmungen	11
7	Veröffentlichung der Benutzungsbedingungen	12

Anlage 1 – Entgeltverzeichnis

Anlage 2 a - c – Vordrucke Trassenanmeldung/
Trassenbestellung

0 Verzeichnis der Abkürzungen

BA	Betriebliche Anordnung
Betra	Betriebs- und Bauanweisung
Bf	Bahnhof
Bft	Bahnhofsteil
Buvo-NE	Betriebsunfallvorschrift für Nichtbundeseigene Eisenbahnen
EIBV	Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung
EOW	Elektrisch ortsgestellte Weichen
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
Fdl	Fahrdienstleiter
Fplo	Fahrplananordnung
Ko Ril	Konzernrichtlinie der Deutschen Bahn (DB)
La	Zusammenstellung der vorübergehenden Langsamfahrstellen und anderer Besonderheiten
PZB 90	Punktförmige Zugbeeinflussung
Rgf	Rangierfahrt
SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
Tfzf	Triebfahrzeugfahrt
ZB	Zugangsberechtigter

1. Schienennetz-/Infrastrukturzugang

1.1 Die Eisenbahninfrastruktur der HGK befindet sich in Köln sowie im südlichen und westlichen Umfeld von Köln und in Dormagen.

1.2 Der Zugang zum Netz der DB Netz AG erfolgt über die Bahnhöfe Köln-Ehrenfeld, Köln-Nippes, Köln-Kalk Nord, Brühl bzw. Nievenheim.

Eine Übersicht der Eisenbahninfrastruktur ist im Internet unter www.hgk.de in der Rubrik: > Netz veröffentlicht.

1.3 Die Geschwindigkeit für Züge beträgt (abhängig vom Schienenweg) max. 50 km/h. Für Rangierfahrten gelten max. 25 km/h.

1.4 Auf allen Strecken sind an den Vorsignalen und Überwachungssignalen 1000 Hz-Gleismagnete und an allen Hauptsignalen 2000 Hz-Gleismagnete vorhanden. Das Befahren der Eisenbahninfrastruktur darf grundsätzlich nur mit eingeschalteter und wirksamer PZB-Fahrzeugeinrichtung PZB 90 - Bauart HGK - durchgeführt werden. Ein Befahren ohne PZB- Fahrzeugeinrichtung PZB 90 - Bauart HGK - ist unter folgenden Auflagen zugelassen:

PZB-Fahrzeugeinrichtung	Auflagen
PZB 90 Modul DB oder ähnliche PZB	a) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt höchstens 40 km/h. b) Die Anlage 2 b bzw. 2 c (Trassenanmeldung) ist hinsichtlich der PZB-Angaben zu beachten.

PZB-Fahrzeugeinrichtung	Auflagen
ohne PZB	<p>a) Die zulässige Geschwindigkeit beträgt höchstens 40 km/h.</p> <p>b) Die Anlage 2 b bzw. 2 c (Trassenanmeldung) ist hinsichtlich der PZB-Angaben zu beachten.</p> <p>c) Das führende Fahrzeug muss neben dem Triebfahrzeugführer mit einem Beimann besetzt sein. Dieser Beimann muss nachweislich in der Lage sein, die Zugeinheit ordnungsgemäß abzubremesen sowie über entsprechende Kenntnisse gem. Eisenbahnsignalordnung verfügen. Die HGK stellt auf Anfrage gegen Entgelt einen Beimann im Rahmen freier Personalkapazitäten zur Verfügung (siehe Entgeltverzeichnis, Ziffer 4.1).</p>

- 1.5 Die Triebfahrzeuge, ausgenommen einzeln fahrende Triebfahrzeuge, müssen mindestens für eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zugelassen sein. Es ist sicherzustellen, dass die Zugkraft für die Bewältigung der größten vorhandenen Steigung (1:45) mit mindestens 20 km/h bzw. nach Anhalten das Anfahren aus dem Stand ausreichend dimensioniert ist.
- 1.6 Ausrundungsradien, Steigungen und Profileinschränkungen etc. sind im Einzelnen in der SbV genannt.
- 1.7 Es sind keine elektrifizierten Strecken zwischen den unter 1.2 genannten Bahnhöfen der DB Netz AG und der HGK – ausgenommen Nievenheim – vorhanden.
- 1.8 Das Schienennetz ist mit einer Vielzahl von Bahnübergängen mit technischen Sicherungsanlagen und streckenseitig mit Überwachungs-

signalen ausgerüstet. Einzelheiten sind in der SbV und im Geschwindigkeitsheft beschrieben.

1.9 Auf dem Streckenabschnitt Hürth-Kendenich - Nord-Süd-Bahn mit den Ausweichanschlussstellen (Awanst) Hürth Mitte und Ville Nord gilt das Betriebsverfahren „Zugleitbetrieb“ nach der Ko Ril 436 „Zug- und Rangierfahrten im Zugleitbetrieb“ (ZLB). Auf Wunsch des EVU weist die HGK das Personal des EVU in das Betriebsverfahren „Zugleitbetrieb“ ein. Das Entgelt hierfür ist in der Ziffer 4.2 der Anlage 1 genannt.

1.10 Unter Punkt A (Allgemeine Hinweise) der SbV sind auch die einschlägigen Betriebsvorschriften, die ebenfalls bei der HGK gelten, aufgeführt. Notwendige Unterlagen (z.B. Fahrplanunterlagen, Unfallmeldetafeln sowie Lagepläne/Lageskizzen) stellt die HGK dem EVU oder dem Zugangsberechtigten gegen Empfangsbestätigung bzw. per Fax oder E-Mail zur Verfügung. Für die Verteilung an das eigene Personal sorgt das EVU bzw. der Zugangsberechtigte. Die HGK wird nur insoweit gesonderten Ersatz ihrer Kosten verlangen, als die Leistungen nicht Teil der Pflichtleistungen der HGK sind (s. Ziffer 2.1). Ein Auszug aus der SbV (mit aktuellen Dienstanweisungen, die für eine Zug- bzw. Rangierfahrt von Bedeutung sind), ist im Internet unter www.hgk.de in der Rubrik: > Netz veröffentlicht.

Die Regelwerke sind Bestandteil der SNB. Das EVU kann die zur Verfügung gestellten Unterlagen selbst vollständig und unverändert zum Eigengebrauch vervielfältigen.

1.11 Das netzzugangsrelevante betrieblich-technische Regelwerk wird grundsätzlich nur noch einmal jährlich im Rahmen des SNB-Prozesses aktualisiert. Eine Ausnahme bilden die unterjährigen Änderungen, die in den SNB selbst angekündigt werden. Bei den Ankündigungen handelt es sich um konkrete Hinweise, beispielsweise auf die unterjährige Einführung neuer Betriebssysteme. Vier Monate vor Inkrafttreten der

jeweiligen Änderung wird das entsprechende Regelwerk der HGK geändert und im Internet mit dem Hinweis auf diese Änderung veröffentlicht. Zeitgleich wird ein Kundeninformationsschreiben an alle Zugangsberechtigten, die von der Änderung betroffen sind, verschickt.

- 1.12 Sicherheitsrelevante Regelungen werden weiterhin fortlaufend aktualisiert, insbesondere soweit sie aufgrund von Verpflichtungen nach Maßgabe des Eisenbahnrechts insbesondere in Form von Entscheidungen des Eisenbahn-Bundesamtes oder der zuständigen Landesbehörde als Aufsichtsbehörde zu diesem Zeitpunkt erforderlich werden. Bei Änderung dieser Regelungen erfolgt unverzüglich ab Kenntnis der Erforderlichkeit der Änderung eine Veröffentlichung im Internet/Bundesanzeiger mit dem Hinweis auf diese Änderung. Gleichzeitig werden sämtliche von der Änderung betroffenen Kunden per Kundeninformationsschreiben benachrichtigt.

2. Entgeltgrundsätze

- 2.1 Für jeden Zug – auch Tzfz – wird ein einheitlicher Trassenpreis je Km berechnet (siehe Anlage 1).

Im Trassenpreis enthalten sind folgende Pflichtleistungen der HGK:

- die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Zugtrassen mit Fahrplanerstellung
- die Gestattung der Nutzung zugewiesener Zugtrassen
- die Bereitstellung der Gleise für je eine Fahrt zur Zuführung bzw. zum Abziehen eines Zuges zwischen einer örtlichen Anlage und dem Gleis innerhalb desselben Bahnhofes, sofern die hierfür erforderliche Rangierbewegung den üblichen Umfang nicht überschreitet und der darauf folgenden bzw. vorangegangenen Streckennutzung unmittelbar dient,

- Aufenthalte vor der Abfahrt bzw. nach der Ankunft eines Zuges bis 2 Stunden im Anfangs- bzw. Endbahnhof (Längere Aufenthalte können im Einzelfall vereinbart werden. Für diese Nutzung gilt das Entgeltverzeichnis der Serviceeinrichtungen gemäß Ziffer 2 der Anlage 1 der NBS-BT.),
- Zusammenstellung von betrieblichen Unterlagen (wie aktuelle La, BA, Beta, Geschwindigkeitsheft, Unfallmeldetafeln) in einfacher Ausfertigung sowie
- die Bedienung der für eine Zugbewegung erforderlichen Steuerungs- und Sicherungssysteme (Stellwerke) und die Koordination der Zugbewegung.

2.2 Um die Pünktlichkeit im Zugverkehr gemäß § 21 (1) der EIBV zu erhöhen, wird bei Zugverspätungen, die eindeutig dem Verantwortungsbereich des EVU bzw. der HGK zugeordnet werden können und die nicht auf Mängel der Eisenbahninfrastruktur zurück zu führen sind (Ziffer 2.3), wie folgt verfahren:

Zugverspätungen bis zu 15 Minuten bleiben unberücksichtigt. Bei Verspätungen über 15 Minuten zahlt das EVU bzw. die HGK für jede Verspätungsminute 1,00 €, wenn es/sie die Verspätung zu verantworten hat.

Der zu zahlende Betrag ist jedoch jeweils auf die Höhe des Trassenpreises für den Zug/Tfzf begrenzt.

Diesbezügliche Ansprüche sind unverzüglich, spätestens zwei Wochen nach der Trassennutzung, schriftlich oder per E-Mail beim Verursacher geltend zu machen.

Die Zugankunfts- bzw. Abfahrtszeiten - ggf. mit Verspätungsursache - werden vom Fahrdienstleiter in den Bahnhöfen Köln-Bickendorf bzw. Brühl-Vochem durch manuelle Aufzeichnungen festgehalten.

Dieses Verfahren findet auch Anwendung bei Störungsfällen wie z.B. BÜ-Störungen, Weichenstörungen, Störungen an der Leit- und Sicherungstechnik.

- 2.3 Bei Mängeln an der Eisenbahninfrastruktur gemäß § 21 (6) der EIBV erfolgt ausschließlich eine Minderung des Trassenpreises wie nachstehend beschrieben.

Bei einer Abweichung der Gesamtfahrzeit um mehr als 10 % - als Folge eines Infrastrukturmangels (wie z.B. durch Umleitung auf eine andere Trasse) - erfolgt eine Trassenentgeltminderung wie folgt:

bis einschließlich 10 % Fahrzeitüberschreitung:	keine Minderung
von 11 bis zu 20 % Fahrzeitüberschreitung:	15 % Minderung
von 21 bis zu 30 % Fahrzeitüberschreitung:	25 % Minderung
von 31 bis zu 40 % Fahrzeitüberschreitung:	35 % Minderung
von 41 bis zu 50 % Fahrzeitüberschreitung:	45 % Minderung
von 51 bis zu 60 % Fahrzeitüberschreitung:	55 % Minderung
von 61 bis zu 70 % Fahrzeitüberschreitung:	65 % Minderung
von 71 bis zu 80 % Fahrzeitüberschreitung:	75 % Minderung
von 81 bis zu 90 % Fahrzeitüberschreitung:	85 % Minderung

Handelt es sich bei den Mängeln jedoch um Bagatellen (Fahrzeitüberschreitung \leq 10%) oder führt der Mangel zu keinerlei Einschränkung bei der Fahrt, kommt eine Entgeltminderung nicht in Betracht.

Eine Minderung des Trassenpreises setzt voraus, dass das EVU die Minderung unverzüglich, spätestens zwei Wochen nach der Trassennutzung, schriftlich oder per E-Mail geltend macht.

3. Eisenbahninfrastrukturnutzung

Für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur zum Erreichen von Gleisanschlussgruppen, Häfen und Werkstätten/Brennstoffeinrichtungen wird ein gesondertes Entgelt gemäß Anlage 1, Ziffer 3, des Entgeltverzeichnisses erhoben.

Für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur **in** den einzelnen Häfen gilt das Entgeltverzeichnis der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (**NBS-BT**, Anlage 1, Ziffer 3).

4. Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten

Gemäß den Unfallmeldetafeln sind Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten vom EVU unverzüglich dem zuständigen Fdl der HGK über die zur Verfügung stehenden Kommunikationsmittel (Rangierfunk, Mobilfunkgerät, ggf. Streckenfernsprecher) zu melden. Das EVU wird seitens der HGK über Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten, die das EVU berühren, von der Netzleitzentrale oder dem zuständigen Fdl unterrichtet.

5. Notfallmanagement

Bei gefährlichen Ereignissen, Krisen und Katastrophen übernimmt die HGK die Melde- und Alarmierungsaufgaben. Dies beinhaltet auch die Anforderung von Hilfe bzw. Koordination der Maßnahmen mit den zuständigen örtlichen Rettungsleitstellen. Die Koordination am Ereignisort obliegt dem Notfallmanager der HGK. Der Notfallmanager der HGK ist im Bedarfsfall durch den Notdienst des EVU zu unterstützen. Die Buvo-NE mit den Unfallmeldetafeln der HGK gelten auch für das EVU. Die Anwendung der Meldepläne als auch der Buvo-NE wurde im Sinne des § 15 (1) EIBV mit der Landeseisenbahnaufsicht abgestimmt. Änderungen in den Unfallmeldetafeln teilt die HGK dem EVU zudem schriftlich mit.

6. Sonstige Bestimmungen

6.1 Eine Stornierung der bestellten Trasse bedeutet die endgültige Abbestellung einer Fahrplantrasse für den gesamten Zeitraum der vereinbarten Nutzung. Mit der Stornierung einer Trasse erlöschen alle Ansprüche, die eventuell mit der vereinbarten Trassenvergabe verbunden waren. Für die Stornierung wird ein Entgelt gemäß Anl. 1, Ziffer 2.5 erhoben.

Im Gegensatz zu Stornierungen bleiben bei Abbestellungen die Rechte an der Trasse erhalten. Die jeweilige Trasse wird lediglich an dem/den abbestellten Verkehrstag(en) nicht genutzt. Für Abbestellungen werden die gleichen Entgelte wie für Stornierungen berechnet.

6.2 Die kurzfristige Nutzung von Gleisen/Weichen in den Bahnhöfen (z.B. zum vorübergehenden Abstellen von Zügen) vereinbart das EVU mit der HGK. Werden die Gleise bereits von einem Dritten genutzt, wird die HGK den Nutzer/Mieter dieser Gleise beteiligen und die Nutzung koordinieren. Die Entgelte hierfür richten sich nach der Ziffer 2, lfd. Nr. 2.1 und 2.2 der Anlage 1 der **NBS-BT**.

6.3 Eine längerfristige Anmietung von Gleisen/Weichen kann zwischen dem EVU/Zugangs- berechtigten und der HGK - je nach freien Kapazitäten - vereinbart werden. Die Entgelte hierfür richten sich nach der Ziffer 2, lfd. Nr. 2.1 und 2.2 der Anlage 1 der **NBS-BT**.

Wagenlisten - aktuell nach Ko Ril 408 - mit allen relevanten Daten sind rechtzeitig vor der Abfahrt des Zuges der „Netzleitzentrale“ per Fax oder E-Mail zu übermitteln. Gleiches gilt für die Ankunft des Zuges. Während der Zugfahrt ist auf dem führenden Triebfahrzeug die aktuelle Wagenliste mitzuführen. Bei Gefahrguttransporten sind darüber hinaus die Bestimmungen der GGVSE/RID zu beachten und einzuhalten.

- 6.4 Auf Triebfahrzeugen, die nicht mit Zugfunk der HGK (HGK-Sprechfunk bzw. Handsprechfunkgerät) ausgerüstet sind, ist während der Fahrten ein betriebsbereites Mobiltelefon/Handy mitzuführen. Die Rufnummer ist der HGK mitzuteilen und wird in der Fplo aufgenommen. Vor Beginn der Fahrt auf dem Netz der HGK hat der Triebfahrzeugführer dem ersten beteiligten Fahrdienstleiter der HGK diese Rufnummer unter Angabe der Fplo-Nr. zu bestätigen.
- 6.5 Alle weiteren Rahmenbedingungen sind den entsprechenden betrieblichen Unterlagen zu entnehmen (wie SbV, La, Geschwindigkeitsheft, Betra, BA, etc).

7. Veröffentlichung der Schienennetz-Benutzungsbedingungen

- 7.1 Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) und Änderungen der SNB werden im Bundesanzeiger bekannt gemacht und im Internet unter www.hgk.de in der Rubrik: > Netz veröffentlicht. Änderungen teilt die HGK dem EVU/ ZB - mit dem ein Infrastruktur-nutzungsvertrag besteht - zudem schriftlich mit.
- 7.2 Für die Veröffentlichung und das Wirksamwerden der SNB gilt § 4 der EIBV. EVU/ZB die zum Zeitpunkt von Neufassungen oder Änderungen Partner eines laufenden Infrastrukturnutzungsvertrages sind, haben das Recht, diesen Vertrag mit einer Frist von einem Monat ab Wirksamwerden der Neufassung oder Änderung zum Ende desjenigen Monats zu kündigen, der auf den Monat des Wirksamwerdens folgt. Die HGK weist diese EVU/ZB in dem Mitteilungsschreiben auf dieses Kündigungsrecht besonders hin.