

Schienennetz-Nutzungsbedingungen

- Besonderer Teil (SNB-BT)

Bahnen der Stadt Monheim GmbH (BSM)

Gültig ab: 12.12.2020

Inhalt

1. Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT	3
zu Abschnitt 2 SNB-AT – Allgemeine Zugangsvoraussetzungen –	3
zu Punkt 2.3.3 SNB-AT	3
zu Punkt 2.4.2 SNB-AT	3
zu Abschnitt 3 SNB-AT – Nutzung der Eisenbahninfrastruktur –	3
zu Punkt 3.1.1 SNB-AT	3
zu Punkt 3.1.2 SNB-AT	4
zu Punkt 3.2.1 SNB-AT	5
zu Abschnitt 4 SNB-AT – Nutzungsentgelt –	6
zu Abschnitt 5 SNB-AT – Rechte und Pflichten –	6
zu Punkt 5.3.1 SNB-AT	6
zu Punkt 5.3.2 SNB-AT	6
zu Abschnitt 5.4 SNB-AT – Prüfung- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis –	7
zu Abschnitt 5.7 SNB-AT – Instandhaltungs- und Baumaßnahmen –	7
zu Punkt 5.7.2 SNB-AT	7
2. Beschreibung der Infrastruktur.....	8
3. Entgeltgrundsätze	9
3.1. Nutzungsentgelt/Entgeltbestandteile	9
3.1.1. Trassenentgelte.....	9
3.1.2. Entgelt für Personalleistungen.....	10
3.2. Nichtnutzung von Trassen.....	10
3.3. Anreizsystem.....	11
4. Sonstiges	13
4.1 Schlüsselübergabe	13
4.2 Gefahrgut	13
4.3 Notfallmanagement	13
4.3.1 Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten	13
4.3.2 Notfallmanager	14
4.3.3 Aufgleistechnik	14
4.4 Veröffentlichungen	14
4.5 Kontaktdaten	15

Schiennetz-Nutzungsbedingungen -Besonderer Teil (SNB-BT)

1. Ergänzungen/Abweichungen zu/von den SNB-AT

zu Abschnitt 2 SNB-AT – Allgemeine Zugangsvoraussetzungen – zu Punkt 2.3.3 SNB-AT

Die Strecken der BSM (EIU) werden gemäß FV-NE im Betriebsverfahren Zugleitbetrieb betrieben. Das Betriebsdienstpersonal des Zugangsberechtigten muss ortskundig sein. Es darf nur Betriebsdienstpersonal des Zugangsberechtigten eingesetzt werden, welches nachweislich örtlich eingewiesen und ortskundig ist.

Das EIU vermittelt die Orts- und Streckenkunde vor der ersten Fahrt gegen Entgelt gem. Entgeltverzeichnis. Der Termin für die Einweisung soll mindestens 14 Tage vor der ersten Fahrt beantragt werden. Die eingewiesenen Personen dürfen betriebsintern weitere Personen einweisen. Dem EIU ist aber stets eine aktuelle Liste aller eingewiesenen Personen des EVU zur Verfügung zu stellen.

Soweit das Betriebspersonal des EVU die Eisenbahninfrastruktur des EIU nicht regelmäßig befährt, gilt die Orts- und Streckenkunde sechs Monate nach der letzten Befahrung als erloschen und ist bei erneuter Befahrung nachweislich neu zu erwerben.

zu Punkt 2.4.2 SNB-AT

Die Verträglichkeitsprüfung der genutzten Funkfernsteuerungsfrequenzen im Einsatzbereich obliegt dem EVU.

zu Abschnitt 3 SNB-AT – Nutzung der Eisenbahninfrastruktur –

zu Punkt 3.1.1 SNB-AT

Das EIU betreibt eine lokale Infrastruktur, auf der Eisenbahngüterverkehr betrieben wird. Hierbei handelt es sich einerseits um Binnenverkehre (das sind solche Verkehre, die auf dieser Infrastruktur sowohl beginnen als auch enden), andererseits um netzüberschreitende Verkehre (Wechselverkehre).

Die Abwicklung der Verkehre erfolgt ausschließlich im Dispatcherverfahren. Dabei haben netzübergreifende Verkehre in der Disposition durch die Leitstelle Vorrang vor

Schiennetz-Nutzungsbedingungen -Besonderer Teil (SNB-BT)

den Binnenverkehren. Im Einzelfall maßgebend ist die frühere vor der späteren Ankunfts- bzw. Abfahrtszeit im Fahrplan des angrenzenden Netzbetreibers.

zu Punkt 3.1.2 SNB-AT

Für die von der BSM betriebenen Eisenbahninfrastrukturen und Serviceeinrichtungen werden Sammlungen betrieblicher Vorschriften (SbV – Anlage 1), in Ergänzung zum netzzugangsrelevanten Regelwerk (siehe Anlage 2), aufgestellt.

Das vom Zugangsberechtigten eingesetzte Personal muss über die jeweilig erforderliche Kenntnis der „Sammlung betrieblicher Vorschriften“ (SbV) sowie der ergänzenden und zusätzlich aufgestellten Bestimmungen zur Betriebsdurchführung, einschließlich der darin enthaltenen Bestimmungen zum Notfallmanagement der BSM, verfügen.

Durch die Infrastrukturnutzer ist das zugangsrelevante Regelwerk im Rahmen der verordnungsrechtlichen Bestimmungen, der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO), Eisenbahn-Signalordnung (ESO), auf den Serviceeinrichtungen der BSM verbindlich anzuwenden.

Das zugangsrelevante Regelwerk sowie die Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) können über die

Bahnen der Stadt Monheim GmbH

Daimler Straße 10a

D – 40789 Monheim

Fax: 02173-95 74 20

Email: r.knorr@bahnen-monheim.de

bezogen werden.

Änderungen zu den Regelwerken treten stets am Tag des nächsten Fahrplanwechsels im Sinne von Ziff. 2 der Anlage 8 zu den §§ 50 und 51 Abs. 1 ERegG, der dem Tag der Veröffentlichung der Änderung folgt, in Kraft, es sei denn, dass ein anderer Zeitpunkt des Inkrafttretens durch die BSM veröffentlicht oder durch die zuständige Aufsichtsbehörde angeordnet wird.

Schienennetz-Nutzungsbedingungen -Besonderer Teil (SNB-BT)

zu Punkt 3.2.1 SNB-AT

Das Zugangsverfahren ist zweistufig ausgestaltet. In der 1. Stufe beantragt der Zugangsberechtigte den Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages. In der 2. Stufe beantragt der Zugangsberechtigte die konkrete Nutzung.

Antrag auf Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages (1. Stufe)

Anträge auf Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages können jederzeit per Brief, per Telefax oder elektronisch eingereicht werden. Das EIU wird umgehend, maximal innerhalb von zehn Werktagen nach Eingang des Antrages ein Angebot zum Abschluss eines Infrastrukturnutzungsvertrages abgeben oder den Antrag unter Angabe des Ablehnungsgrundes zurückweisen. Die Anmeldung und die erforderlichen Daten sind in deutscher Sprache zu übermitteln.

Nach Abschluss eines gültigen Infrastrukturnutzungsvertrags sind die beabsichtigten Nutzungen, gemäß der 2. Stufe, beim EIU anzumelden.

Anmeldung der konkreten Nutzung (2. Stufe)

Jede konkrete Nutzung ist vom EVU beim EIU elektronisch oder per Fax anzumelden und bedarf dessen Zustimmung. Regelverkehre sollen einen Monat im Voraus angemeldet werden, sonstige Verkehre (Spot-Verkehre) mindestens 24 Stunden (Montag bis Freitag, jedoch bis spätestens 15:00 Uhr des Vortages) vorher. Für sonstige Verkehre an dem darauf folgendem Wochenende, soll die Anmeldung spätestens bis Donnerstag 15:00 Uhr, getätigt werden. Falls der Tag an dem eine Anmeldung einzureichen ist, ein gesetzlicher Feiertag sein sollte, soll die Anmeldung dementsprechend um 24 Std. vorgezogen werden.

Mit der Anmeldung hat das EVU zumindest folgende Angaben zu übermitteln:

- o Name, Anschrift, Kommunikationsdaten des EVU
- o Beabsichtigter Zeitpunkt, Fahrtverlauf und Dauer der Nutzung
- o Triebfahrzeuggattung
- o Triebfahrzeugausrüstung (z.B. Funkfernsteuerung)
- o Information über Transport (GGVSEB, KV, Lü-Sendung, Schwerwagen)

Schienennetz-Nutzungsbedingungen -Besonderer Teil (SNB-BT)

- o Zusammensetzung des Zuges (Ladeliste, Wagenliste)
- o Zugmasse und Zuglänge
- o Angaben zu benötigten Abstell- und Zusatzanlagen
- o Angaben zu zusätzlich benötigten Serviceleistungen

Sofern einzelne Angaben im Zeitpunkt der Anmeldung dem EVU noch nicht bekannt sind, hat es diese bis spätestens vor Nutzungsbeginn nachzureichen.

Die Frist zur Bearbeitung einer Anfrage kann das EIU in Fällen aufwändiger Bearbeitung angemessen um bis zu 10 Tagen verlängern. Fälle aufwändiger Bearbeitung liegen vor bei:

- o außergewöhnlichen Transporten (z.B. Lademaßüberschreitungen)
- o Probefahrten (Versuchszüge)
- o Rangierfahrten, die mit besonderen Sicherheitsvorkehrungen verbunden sind
- o Fahrten mit Nebenfahrzeugen
- o Fahrten mit Reisenden.

zu Abschnitt 4 SNB-AT – Nutzungsentgelt –

Die Entgelte der BSM für die Nutzung des Schienennetzes sind unter Ziffer 2 der Entgeltliste als Anlage 3 diesen Nutzungsbedingungen beigelegt.

Das aktuelle Entgeltverzeichnis ist auch unter www.bahnen-monheim.de einsehbar.

zu Abschnitt 5 SNB-AT – Rechte und Pflichten –

zu Punkt 5.3.1 SNB-AT

Änderungen der vereinbarten Nutzung gleich welcher Art werden durch das EVU an folgende Stelle per Email gemeldet: r.knorr@bahnen-monheim.de

zu Punkt 5.3.2 SNB-AT

Werden Wagen verschiedener zugangsberechtigter EVU innerhalb eines Gleises abgestellt („bunte Mischung“), erfolgt das Ausrangieren und das Zurückstellen der „Fremdwagen“ in Abstimmung zwischen den EVUs und dem EIU.

Schienennetz-Nutzungsbedingungen -Besonderer Teil (SNB-BT)

Das EIU behält sich vor ungeplant abgestellte Wagen zur Aufrechterhaltung eines reibungslosen Betriebsablaufes, nach Setzung einer Frist von 24 Stunden, in andere Bahnhöfe verbringen zu lassen. Die Kosten hierfür trägt das verursachende EVU.

Die EVU sind verpflichtet für ausgesetzte Schadwagen dem EIU innerhalb von 48 Stunden ihre Maßnahmen und weiteren Regelungen für diese Wagen darzulegen.

zu Abschnitt 5.4 SNB-AT – Prüfung- und Betretungsrecht, Weisungsbefugnis –

Vom EVU eingesetztes Personal muss sich jederzeit mit Personalausweis oder Reisepass ausweisen können. Die Beauftragten zur Gefahrenabwehr und ihre Hilfskräfte werden – je nach behördlich festgelegter Gefahrenstufe – Zugangskontrollen durchführen. Diese können sich auf Personal, Fahrzeuge und Ladung erstrecken.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass von den Beauftragten zur Gefahrenabwehr oder den zuständigen Sicherheitsbehörden jederzeit die Nutzung der Infrastruktur untersagt bzw. der Zugang zur Infrastruktur gesperrt werden kann. Diese Sicherheitsmaßnahmen beruhen auf zwingender gesetzlicher Vorschrift und können vom EIU nicht beeinflusst werden.

Jegliche Haftung des EIU für Behinderungen, Verspätungen, Zugausfälle oder sonstige Nachteile, die sich durch v.g. für die Nutzer der Eisenbahninfrastruktur ergeben, ist ausgeschlossen, sofern nicht ein Verschulden des EIU vorliegt.

zu Abschnitt 5.7 SNB-AT – Instandhaltungs- und Baumaßnahmen –

zu Punkt 5.7.2 SNB-AT

Etwaige zukünftige Maßnahmen, die zur Beeinträchtigung des Zugbetriebes führen können, werden unter www.bahnen-monheim.de zeitnah veröffentlicht.

zu Abschnitt 6.3 SNB-AT – Haftung der Mitarbeiter –

Abweichend von den SNB-AT wird der Ersatz eigener Sachschäden im Verhältnis zwischen EIU und EVU nicht ausgeschlossen, wenn der Sachschaden eines Beteiligten den Betrag von 500,- EUR übersteigt.

2. Beschreibung der Infrastruktur

Die BSM betreibt auf der Strecke Langenfeld Ügbf – km 2,0 sowie Monheim Gbf Infrastruktur in Regelspurweite und im Betriebsverfahren Zugleitbetrieb gemäß FV-NE.

Hierbei handelt es sich um öffentliche, eingleisige, nicht elektrifizierte Nebenbahnen im Sinne des § 1 Abs. 2 EBO.

Die Infrastrukturangaben zu den Strecken sind in Anlage 4 detailliert aufgeführt.

In der Sammlung betrieblicher Vorschriften (SbV) werden weiterführende Angaben gemacht. Auf der Strecke wird vorwiegend Güterverkehr durchgeführt.

Die Strecke ist teilweise mit Serviceeinrichtungen ausgestattet, deren Nutzung sich nach den Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen der BSM richtet (siehe - www.bahnen-monheim.de).

Im Bahnhof Langenfeld (DB Netz AG) ist die Strecke an die zweigleisige Strecke, DB AG -Streckenummer 2650 angebunden.

3. Entgeltgrundsätze

3.1. Nutzungsentgelt/Entgeltbestandteile

3.1.1. Trassenentgelte

Im Trassenentgelt der BSM sind die Pflichtleistungen gem. Ziffn. 1 und 2 der Anlage 2 zu den §§ 10 -14 ERegG enthalten. Es wird u.a. für folgende Leistungen erhoben:

- die Nutzung der für die Zugfahrten bereitgestellten Strecken,
- im Einzelfall vereinbarte Aufenthaltszeiten vor Abfahrt bzw. nach Ankunft eines Zuges im Anfangs- bzw. Endpunkt,
- die vereinbarten planmäßigen Aufenthalte während der Fahrt, sowie
- außerplanmäßige Halte, die durch die Betriebsführung bedingt sind.

Die von den Zugangsberechtigten für jede durchgeführte Zugfahrt auf den Strecken der BSM zu entrichtenden Trassennutzungsentgelte werden durch die BSM im 2-Schritt-Verfahren unter Anwendung der jeweils gültigen Entgeltliste ermittelt.

Im ersten Schritt erfolgt die Multiplikation der pro Zugfahrt und Strecke (s.u.) zurückgelegten Gleiskilometer mit dem Trassenpreis pro Kilometer.

- Strecke 1: „Langenfeld BSM - Wasserwerk - km 2,0“ 2,0 km
- Strecke 2: „Langenfeld BSM - Wasserwerk - Monheim Gbf“ 2,5 km

Im zweiten Schritt wird das so pro Zugfahrt ermittelte Trassenentgelt, in Abhängigkeit von den Mehrkosten verschiedener Nutzungsarten, mit folgenden Faktoren multipliziert.

- Regelzug (Reisezug - Leerreisezug) 1
- LZ 1
- Güterzug < 200 t 2
- Güterzug > 200 t 3
- außergewöhnliche Transporte 4

Werden vereinbarte Zugtrassen oder Teile von vereinbarten Zugtrassen abbestellt, so werden Entgelte ggf. gemäß 3.2. dieser SNB-BT fällig.

3.1.2. Entgelt für Personalleistungen

Der in der jeweils gültigen Entgeltliste der BSM genannte Stundensatz für Personalleistungen beinhaltet neben dem Stundenlohnsatz eines hierfür qualifizierten Mitarbeiters gemäß des bei der BSM angewandten Tarifvertrag für den Nahverkehr (TV-NW) auch alle etwaig anfallenden Zulagen und Zuschläge.

Das Entgelt für Personalleistungen wird u.a. für folgende Tätigkeiten seitens der BSM erhoben:

- Stellung von Lotsen und Sicherungsposten, Leitstellenbesetzung und örtliche Einweisungen innerhalb der Dienstzeiten;
 - Stellung von Lotsen und Sicherungsposten sowie Leitstellenbesetzung außerhalb der regulären Dienstzeiten der BSM. D.h., außerhalb von:
 - Mo bis Do: 07.30 Uhr bis 16.30 Uhr
 - Fr: 07.30 Uhr bis 12.30 Uhr
- und am 24./25.12, 31.12./01.01., sowie an gesetzlichen Wochenfeiertagen in NRW.

Hierbei werden Einsätze innerhalb der Dienstzeiten aus Vereinfachungsgründen je angefangene 15 Minuten abgerechnet. Außerhalb der Dienstzeiten sind Anfahrts- und Abfahrtszeiten im Mittel von insgesamt 15 Minuten zu berücksichtigen, daher erfolgt hier die Abrechnung der Leistungen je angefangene 30 Minuten.

Weitere Details können der unter www.bahnen-monheim.de veröffentlichten Entgeltliste entnommen werden.

3.2. Nichtnutzung von Trassen

Nimmt der Zugangsberechtigte sein Recht aus einer Vereinbarung über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur oder die vertraglich vereinbarten Leistungen nicht in Anspruch, so ist BSM nach § 40 Abs. 1 ERegG berechtigt, ein angemessenes Entgelt zu verlangen. Das Entgelt wird in Höhe von 50 % derjenigen Entgelte festgelegt, die bei der tatsächlichen Nutzung der Eisenbahninfrastruktur gem. der vertraglichen Vereinbarung angefallen wären. Hat der Zugangsberechtigte bereits in der Vergan-

Schienennetz-Nutzungsbedingungen -Besonderer Teil (SNB-BT)

genheit mehr als zweimal die zugewiesenen Trassen oder Teile davon nicht benutzt, ist ein Entgelt in Höhe von 75 % desjenigen Entgeltes, das bei der tatsächlichen Nutzung der Eisenbahninfrastruktur gem. der vertraglichen Vereinbarung angefallen wäre, zu zahlen. Für den Zugangsberechtigten besteht die Möglichkeit, gegenüber BSM nachzuweisen, dass selbst bei ordnungsgemäßigem Geschäftsbetrieb die Nutzung der zugewiesenen Zugtrassen oder anderer vertraglich vereinbarter Leistungen aus Gründen, die der Zugangsberechtigte nicht zu vertreten hat, unmöglich geworden ist. In diesem Fall beträgt das Entgelt 10 % des regulären Entgeltes.

3.3. Anreizsystem

Im Geiste einer effizienten Ausgestaltung der Nutzung der BSM-Schienenwegeinfrastruktur ist es erklärtes Ziel der BSM unnötige Kosten-, Ressourcen- und Zeitverschwendung zu vermeiden.

Dieses Zieles ist zentrale Triebfeder der Zusammenarbeit der BSM mit den Zugangsberechtigten. Um es zu erreichen, nutzt die BSM folgende Mittel:

- Mit der Erhebung einer Pauschale für die Bearbeitung von Trassenbeantragungen und Fahrplänen gemäß der aktuell gültigen Entgeltliste und der Möglichkeit der späteren Verrechnung mit den Trassenentgelten bezweckt die BSM zum einen, dass sie nur ernstzunehmende Anfragen erhält, und zum anderen, dass die für die Bearbeitung notwendige Personalkapazität durch den Verursacher getragen wird.
- Kommt es zu einem durch den Zugangsberechtigten verursachten / zu vertretenden Störfall¹ auf der BSM-Schienenwegeinfrastruktur, so erhebt die BSM im Rahmen des Notfallmanagements Entgelte für Personalleistungen:
 - außerhalb der regulären Dienstzeiten vom dreifachen Satz für die tatsächlich benötigte BSM-Personalkapazität (siehe hierzu auch 3.1.2.);
 - innerhalb der regulären Dienstzeiten vom einfachen Satz für die tatsächlich benötigte BSM-Personalkapazität (siehe hierzu auch 3.1.2.).

¹ Gilt ausdrücklich nicht für Fälle höherer Gewalt.

Schienennetz-Nutzungsbedingungen -Besonderer Teil (SNB-BT)

- Verzeichnet der Zugangsberechtigte aufgrund von durch die BSM zu vertretende Mängel¹ an der BSM-Schienenwegeinfrastruktur – die nicht als Beeinträchtigung des Zugbetriebes unter www.bahnen-monheim.de veröffentlicht sind - nachweislich Fahrzeitüberschreitungen auf:

- Strecke 1 (Ø Fahrzeit 15 Minuten) von mehr als: 30 Minuten
- Strecke 2 (Ø Fahrzeit 30 Minuten) von mehr als: 60 Minuten

so mindert sich das durch das EVU zu zahlende Trassenentgelt wie folgt:

	Strecke 1	Strecke 2
31 bis 60 Minuten Fahrzeitüberschreitung	5,0 %	0,0 %
61 bis 90 Minuten Fahrzeitüberschreitung	10,0 %	5,0 %
91 bis 120 Minuten Fahrzeitüberschreitung	15,0 %	5,0 %
121 bis 150 Minuten Fahrzeitüberschreitung	15,0 %	10,0 %
151 bis 180 Minuten Fahrzeitüberschreitung	15,0 %	10,0 %
Mehr als 181 Minuten Fahrzeitüberschreitung	15,0 %	15,0 %

4. Sonstiges

4.1 Schlüsselübergabe

Die zur Bedienung von Fahrwegelementen (Weiche, Gleissperre o. ä) erforderlichen Schlüssel werden dem Zugangsberechtigten in der erforderlichen Anzahl und gegen Empfangsbestätigung vor Nutzung zur Verfügung gestellt. Nach Beendigung des Vertragsverhältnisses sind die Schlüssel wieder vollständig zurückzugeben. Für verlorene Schlüssel beschafft das EIU Ersatz. Die entstandenen Kosten werden dem Zugangsberechtigten in Rechnung gestellt.

4.2 Gefahrgut

Aufgrund der örtlichen Nähe zu Wohnbebauungen und verdichteter Büroansiedlungen ist aus Gründen der präventiven Gefahrenabwehr die Beförderung von Stoffen, die den Bestimmungen der Klassen 1, 2 und 7 GGVSEB unterliegen, auf der Eisenbahninfrastruktur des EIU nicht zugelassen.

In begründeten Einzelfällen kann im Einvernehmen mit den örtlichen Behörden hiervon abgewichen werden.

4.3 Notfallmanagement

Alle Störungen und Unregelmäßigkeiten im Bahnbetrieb sind der Unfallmeldestelle unverzüglich zu melden:

Telefon: **0177 / 49 57 475**

Der Notfallmanager des EIU koordiniert am Einsatzort die Hilfs- und Rettungskräfte. Unterstützt wird er durch die Notfallkräfte der beteiligten EVU.

Änderungen in den Unfallmeldetafeln teilt das EIU dem EVU schriftlich mit.

4.3.1 Störungen bzw. Unregelmäßigkeiten

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

Schienennetz-Nutzungsbedingungen -Besonderer Teil (SNB-BT)

4.3.2 Notfallmanager

Bei gefährlichen Ereignissen, Krisen und Katastrophen übernimmt das EIU 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 des EIU. Der Notfallmanager des EIU ist im Bedarfsfall durch den Notdienst des EVU zu unterstützen. Die Buvo-NE mit den Unfallmeldetafeln des EIU gelten auch für das EVU.

4.3.3 Aufgleistechnik

Das EIU verfügt über keine eigene Aufgleistechnik. Im Bedarfsfall kann das verursachende EVU die notwendige Technik stellen, alternativ wird BSM in Abstimmung mit dem EVU einen Dritten beauftragen und die daraus entstehenden Kosten an den Verursacher weitergeben.

4.4 Veröffentlichungen

Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen des EIU werden im Internet unter www.bahnen-monheim.de veröffentlicht.

Änderungen werden im Internet unter folgender Internetadresse bekannt gegeben:

- www.bahnen-monheim.de -

Schienenetz-Nutzungsbedingungen -Besonderer Teil (SNB-BT)

4.5 Kontaktdaten

Stelle	Kontakt
Anmeldung der Nutzung	r.knorr@bahnen-monheim.de
Antrag auf Infrastrukturnutzung	Bahnen der Stadt Monheim GmbH Daimlerstraße 10a D - 40789 Monheim am Rhein +49 (0) 2173 / 95 74 75